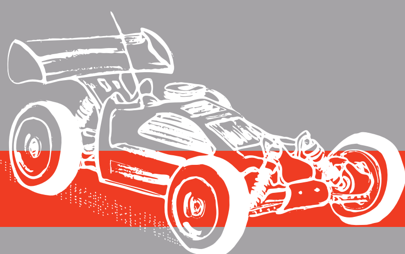


RBONE

RB BUGGY 1/8 RTR

INSTRUCTION MANUAL
MANUEL D'UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES
BEDIENUNGSANLEITUNG



RBPRODUCTS.COM

SAFETY PRECAUTIONS - PRÉCAUTIONS D'USAGE - SICHERHEITSHINWEISE - PRECAUCIONES DE SEGURIDAD

EN

It is necessary to be above 14 years of age to operate this model. Keep out of reach of small children. Contains small parts. Carefully read all manufacturers warnings and cautions for any parts used in the construction and use of your model.
Assemble this kit only in places away from the reach of very small children. First-time builder seek advice from people who have building experience in order to assemble the model correctly and to allow the model to reach its performance potential. Exercise caution when using tools and sharp instruments.
Take care when building, as some parts may have sharp edges. Keep small parts out of reach of small children.
Immediately after using your model, do NOT touch equipment on the model such as the motor, electronic speed control and battery, because they generate high temperatures. You may burn yourself seriously touching them.
Follow the operations instructions for the radio equipment at all times. Do not put fingers or any objects inside rotating and moving parts, as this may cause damage or serious injury.
Be sure that your operating frequency is clear before turning on or running your model, and never share the same frequency with somebody else at the same time. Ensure that others are aware of the operating frequency you are using and when you are using it.
Always turn on your transmitter before you turn on the receiver in the car. Always turn off the receiver before turning your transmitter off. Keep the wheels of the model off the ground when checking the operation of the radio equipment.

FR

Il est nécessaire d'avoir plus de 16 ans pour faire fonctionner ce modèle. Tenir hors de portée des enfants : Contient de petites pièces susceptibles d'être ingérées. Attention ! Lire tous les avertissements et mises en garde.
Monter/Démonter le kit dans des lieux hors de la portée des enfants très petits. Si vous bricolez pour la première fois demander l'avis de personnes qui ont l'expérience dans l'assemblage de modèles réduits afin d'assembler correctement et de permettre au modèle d'atteindre son potentiel de performance. Faire preuve de prudence lors de l'utilisation des outils et des instruments tranchants.
Prendre garde lors du montage, certaines pièces ont des bords tranchants. Garder les petites pièces hors de portée des enfants.
Après l'utilisation de votre modèle, ne pas toucher l'équipement comme le moteur et l'échappement, car ils génèrent des températures élevées. Risque de brûlures graves.
Toujours suivre les instructions concernant l'équipement radio.
Ne pas mettre les doigts ou des objets dans des parties en mouvement, car cela pourrait causer des dommages ou des blessures graves.
S'assurer que votre fréquence de fonctionnement n'est pas utilisée avant d'allumer ou faire fonctionner votre modèle, et ne jamais partager la même fréquence avec quelqu'un d'autre en même temps. Veiller à ce que les personnes qui vous entourent soient informées de la fréquence que vous utilisez.
Toujours allumer votre émetteur avant de mettre le récepteur sous tension. Toujours éteindre le récepteur avant votre émetteur. Gardez les roues du modèle réduit éloignée du sol lors de l'allumage de l'équipement radio.

DE

Nicht für Kinder unter 16 Jahren geeignet. Außerhalb der Reichweite von kleinen Kindern benutzen, da es Kleinteile enthält. Lesen Sie bitte sorgfälltig alle Warnhinweise und Vorsichtsmaßnahmen
des Herstellers bzgl. Bau und Nutzung des Modells. Montieren Sie das Kit nur an Plätzen außerhalb der Reichweite von Kleinkindern.
Erstbenutzer konsultieren bitte Personen, die Erfahrung im Umgang mit Modellautos besitzen um das Modell richtig zusammenzubauen
und somit seine Leistungsfähigkeit erreicht. Vorsicht beim Umgang mit Werkzeugen und scharfen Instrumenten.
Achten Sie beim Aufbau darauf, das einige Teile scharfe Kanten haben können. Halten Sie kleine Teile außerhalb der Reichweite von Kleinkindern.
Unmittelbar nach der Benutzung Ihres Modells dieses nicht berühren, da Bestandteile wie der Motor und Batterien, sehr hohe Temperaturen entwickeln können, die zu Verbrennungen führen kann. Befolgen Sie die Anweisung für den Betrieb der Funkanlage. Legen Sie keine Finger oder Gegenstände zwischen drehenden oder beweglichen Teile, da dies zu schweren Verletzungen oder Schäden führen können.
Seien Sie sicher, dass Ihr Modell nie auf der gleichen Frequenz wie die von einem anderen Fahrzeug betrieben wird. Immer zuerst den Sender einschalten, bevor Sie den Empfänger im Auto einschalten. Bei der Überprüfung der Funktionsweise der Fernsteuerung sollen die Räder des Modells am Boden stehen.

ES

Es necesario tener más de 16 años de edad para operar con este modelo. Mantenga fuera del alcance de los niños. Contiene piezas pequeñas. Leer cuidadosamente todas las advertencias y cautelas de los fabricantes para todos los componentes usados en la construcción y utilización de su modelo.
Haga el montaje de su modelo sólo en lugares fuera del alcance de niños muy pequeños. Se es su primero modelo o se es la primera vez que hace un montaje, deberá solicitar ayuda de personas con experiencia, para que el montaje se haga correctamente y para permitir que su modelo pueda alcanzar todas las prestaciones disponibles. Proceda con cuidado al usar herramientas y instrumentos agudos y cortantes.
Tenga cuidado en el montaje, pues ciertas partes pueden tener cantos vivos. Mantenga los componentes pequeños fuera del alcance de los niños pequeños.
Inmediatamente después de usar su modelo, NO toque en el equipo de su modelo tal como el motor, escape, control de velocidad electrónico y batería, pues ellos generan temperaturas altas y, con eso, se puede quemar seriamente, tocándoles.
Siga siempre las instrucciones de utilización para el equipo de radio. No ponga los dedos o ninguno objeto cerca o dentro de componentes en movimiento, pues esto puede causar daño serio.
Esté seguro que su frecuencia de radio es clara antes de conectar su emisora y su modelo, y nunca utilice la misma frecuencia de radio de otro, al mismo tiempo. Asegure que otros conocen su frecuencia de radio que está usando y cuando la está usando.
Siempre conecte su emisora antes del receptor del coche. Siempre desconecte el receptor de su coche antes de desconectar su emisora.
Mantenga las ruedas de su modelo fuera del solo cuando verificar la operación del equipo de radio.

OVERVIEW - VUE GÉNÉRALE - ÜBERBLICK - VISTA GENERAL

COMPONENTS - COMPOSANTS - KOMPONENTEN - COMPONENTES



Remote control
Radiocommande
Fernsteuerung
Emisora



RB ONE with printed lexan body and chrome stickers
RB ONE avec carrosserie en lexan peinte et autocollants chromés
RB ONE mit lackierter Lexan Karosserie und Chrom Sticker
RB ONE con carrocería en lexan pintada & pegatinas cromadas

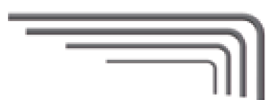


Battery Charger
Chargeur
Ladegerät
Cargador



NiMH 6 V Battery
Accu NiMH 6 V
NiMH Akku 6V
Batería 6 V NiMH

INCLUDED TOOLS - OUTILS INCLUS - ENTHALTENE TOOLS - HERRAMIENTAS INCLUIDAS



Allen Wrench
Clé Allen
Inbusschlüssel
Llaves Allen



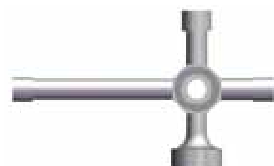
Cross Wrench
Clé en croix
Kreuzschlüssel
Llave Cruz



Turnbuckle Wrench
Clé plate
Maulschlüssel
Llave para tirantes



Air Filter Oil
Huile de filtre à air
Luftfilter Öl
Aceite de Filtro de Aire



Glow Plug Wrench
Clé à bougie
Glühkerzenschlüssel
Llave de Bujías



Glow Starter
Chauffe bougie
Glühkerzenstecker
Chispómetro

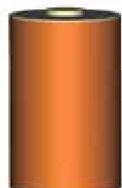


Fuel Bottle
Pipette à carburant
Tankflasche
Biberón

EQUIPMENT NEEDED - ÉQUIPEMENT NÉCESSAIRE - BENÖTIGTE ARTIKEL - EQUIPO NECESARIO



AA 1.5 V Batteries (8 pcs)
8 piles AA 1.5 V
1.5V AA Batterien (8 Stück)
8 Baterías AA 1.5 V



LR14 1.5 V Battery
Pile LR14 1.5 V
1.5V LR14 Batterie
Batería LR14 1.5 V



Cyanoacrylate glue
Colle Cyanoacrylate
Sekundenkleber
Pegamento de cianoacrilato

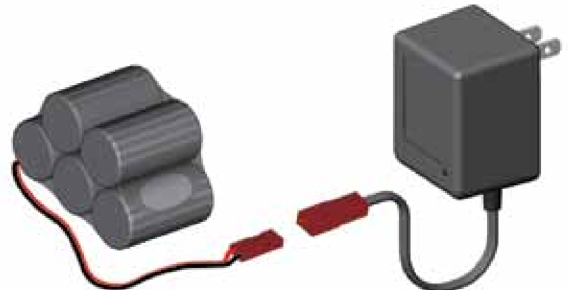


RB Fuel
Carburant RB
RB Kraftstoff
Combustible RB

SETUP BEFORE STARTING - AVANT DE DEMARRER - EINSTELLUNG VOR DEM START - ANTES DE EMPEZAR

Charge the receiver battery - Charge de la batterie de réception
Laden Sie den Empfängerakku - Carga de la batería del receptor

●Charge the battery by plugging the charger to electricity, then the charger and the battery. The charge will take about 10 hours. The battery pack will be warm at the end.
●Chargez la batterie de réception en branchant le chargeur sur le secteur puis la batterie au chargeur. Laissez charger pendant 10H00. Le pack d'accus sera tiède en fin de charge.
●Laden Sie den Akku, indem Sie das Ladegerät mit Strom und dann das Ladegerät mit dem Akku verbinden. Der Ladevorgang dauert etwa 10 Stunden, dabei kann der Akku warm werden.
●Cargue la batería conectando el cargador a la corriente y, después, conecte el cargador a la batería. La carga completa necesita cerca de 10 horas. La batería quedará caliente cuando terminar la carga.



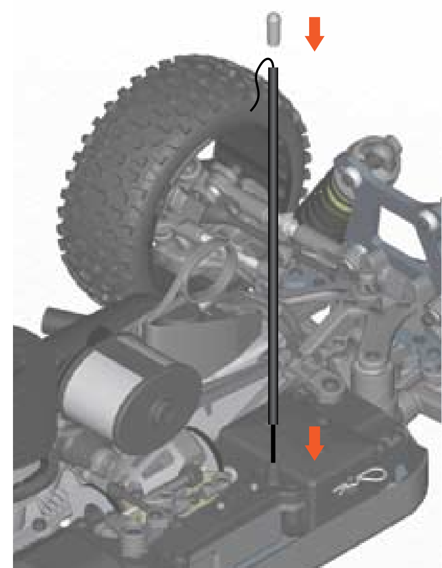
Setup the glow starter battery - Installation de la pile du chauffe bougie
Einlegen der Batterie des Glühkerzenakkus - Instalación de la batería en el chispometro

●Unscrew the housing of the glow starter, insert the battery LR14 then screw in the housing.
●Dévissez le boîtier du chauffe bougie, insérez la pile type LR14 dedans puis revisser le boîtier.
●Schrauben Sie das Gehäuse der Glühkerzensteckers auseinander und legen Sie die Batterie LR14 ins Gehäuse.
●Destornillar el tapón del chispometro, inserte la batería LR14 y, después, atornillar de nuevo el tapón.



Setup the receiver antenna - Installation de l'antenne de réception
Die Installation der Empfangsantenne - Instalación de la batería en el chispometro

●Pass the wire antenna in the plastic tube to be placed on its support. Put the cap.
●Passez le fil d'antenne dans le tube plastique qui doit être mis sur son support. Mettre le bouchon.
●Führen Sie das Antennenkabel in das Kunststoffrohr und setzen dieses in die vorgesehene Halterung. Danach setzten Sie die Verschlusskappe oben auf das Kunststoffrohr.
●Pase el cable de la antena del receptor por el tubo de plástico que deberá estar colocado en su soporte. Ponga el capuchón.



SETUP BEFORE STARTING - AVANT DE DEMARRER - EINSTELLUNG VOR DEM START - ANTES DE EMPEZAR

Transmitter battery installation - Installation des piles de l'émetteur
Einbau der Senderbatterien - Instalación de las baterías en el transmisor

- Remove the lid.
- Enlevez le couvercle.
- Nehmen Sie den Deckel ab.
- Retire la tapa.

- Be careful to observe polarity
- Attention de bien respecter les polarités.
- Achten Sie auf die Polarität der Batterien.
- Tenga cuidado con el respecto por las polaridades.



- Load 8 AA alkaline batteries as shown in the following illustration.
- Placez 8 piles AA alcalines comme indiqué dans l'illustration suivante.
- Legen Sie 8 AA-Alkalibatterien gemäß folgender Abbildung ein.
- Ponga 8 pilas alcalinas AA, como muestra la siguiente ilustración.

- Close the lid, so it is snapped into place.
- Fermez le couvercle, pour le remettre en place.
- Schließen Sie den Deckel, bis er an seinem Platz einrastet.
- Cierre la tapa, asegurándose de que queda correctamente encajada.



Activating R/C unit - Activation de la radio commande
Aktivieren RC Unit - Inicio del transmisor

- Always turn on the transmitter first.
- Allumez toujours d'abord l'émetteur.
- Schalten Sie den Sender immer zuerst ein.
- Encienda siempre la emisora primero.

Switch on.
Allumez.
Einschalten.
Encendido







SETUP BEFORE STARTING - AVANT DE DEMARRER - EINSTELLUNG VOR DEM START - ANTES DE EMPEZAR

Reverse Switch
Servo Reverse Schalter
Servo Factory Settings
Beachten Sie die Pfeile für die Servo Grundeinstellung



Antenna/Benutztwird
Turn the antenna down and spin to front or back when not using.
Legen Sie die Antenne wie abgebildet zur Seite, wenn die Anlage nicht benutztwird.



ST.D/R
Steering Dual Rate
Maximaler Lenkausschlag



To be used to adjust steering servo rate and range.
Einstellung des maximalen Lenkausschlages.

Battery Level Indicator
Batterie Statusanzeige



Good Batteries
Volle Batterien

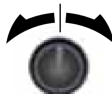


Low Batteries
Fast leere Batterien

When the power of batteries are low, you will see the twinkle red light.

Wenn die Akkuspannung zu gering ist, blinkt die LED und es ertönt ein Piepston.Laden Sie die Akkus nach bzw. wechseln Sie die Batterien aus

Steering Trim
Lenktrimmung



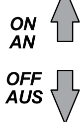
To be used for trimming the steering operation.
Wird verwendet, um den Geradeauslauf einzustellen.

Throttle Trim
Gastrimmung



To be used for trimming the throttle operation.
Wird verwendet um den Gasnullpunkt einzustellen.

Power Switch
Ein/Aus Schalter



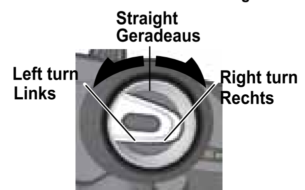


The other side
Rückseite

"Pairing" Button
"Pairing" Taste



Steering Wheel
Lenkrad
To be used for steering operation.
Wird verwendet um das Fahrzeug zu steuern.

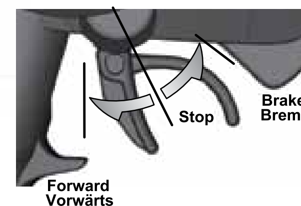


※Charger plug in
※Ladebuchse





Throttle Trigger
Gas/Brems Hebel
To be used for throttle operation.
Um das Fahrzeug zu beschleunigen & abzubremsen.



※Please use rechargeable batteries when you are recharging.
※Nutzen Sie diese Ladebuchse nur mit aufladbaren Batterien.

Transmitter Battery Installation/Einlegen der Senderbatterien
Open battery cover at the bottom of transmitter. Install batteries.Follow the direction of batteries designated in the inside of battery box.
Öffnen Sie das Batteriefach an der Unterseite des Senders.
Legen Sie die Batterien entsprechende der angegebenen Polarität ein.

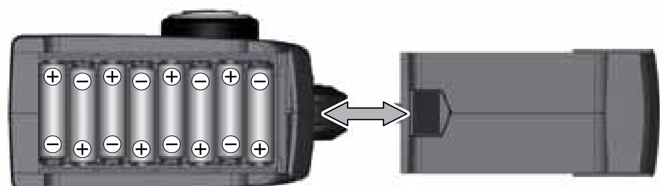


8X AA Alkaline Batteries
8X AA Alkaline Batterien

Attention **Achtung**

! Do not mix batteries of different ages or types.
Mischen Sie keine Batterien verschiedenen Typs oder Alters.

Battery Cover
Batteriefach



SETUP BEFORE STARTING - AVANT DE DEMARRER - EINSTELLUNG VOR DEM START - ANTES DE EMPEZAR

Réglage du sens de rotation du servo
Interuptor de inversión

Paramétrage d'usine.
Ajustes originales del sentido de los servos.



Antenne/Antena

Hors utilisation, plier l'antenne pour ranger et protéger la radiocommande.
Gire la antena para abjao y ponga para delante o atrás cuando no utilisación.

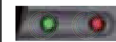


ST.D/R
Fin de couse de direction
Ajuste de dirección



Permet d'ajuster la plage de rotation du servo de direction.
Ajusta el recorrido del servo de dirección.

Indicateur de charge
Indicador de carga de la bateriá



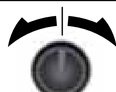
Charge suffisante
Carga correcta



Charge faible
Carga baja

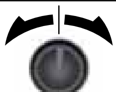
Lorsque la LED rouge clignote, la charge est insuffisante, il faut alors remplacer les piles de la radiocommande.
Cuando la carga de la bateriá esta baja el LED rojo quedará piscando.

Équilibrage de la direction
Ajuste de dirección



Permet l'ajustement de la direction en position neutre.
Ajusta el neutro de la dircción.

Équilibrage gaz/frein
Ajuste de acelerador/freno



Permet l'ajustement des gaz et du frein en position neutre.
Ajusta el neutro del acelerador/freno.

Interrupteur
Interruptor

MARCHE
CONECTADO

ARRÊT
DESCONECTADO



Sur la face arrière
Atrás

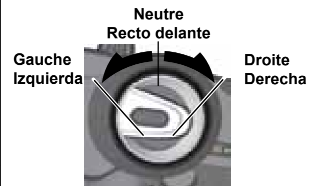
Bouton de synchronisation
Tecla de conexión



Attention ! Hors utilisation d'un autre véhicule avec la radiocommande, ou problèmes de réception, ce bouton ne doit pas être utilisé.

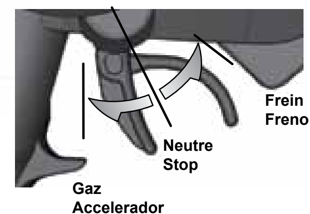
Volant de direction
Volante de dirección

Permet de tourner les roues du véhicule.
Para conducir su coche.



Gachette gaz/frein
Gatillo de acelerador/freno

Permet d'accélérer ou de freiner.
Para acelerar y frenar su coche.



※Prise de charge
※Toma de carga



※Ne doit être utilisée que lorsque des batteries rechargeables sont placées dans la radiocommande.
※Cargar solo baterías recargables. Jamás cargar pilas alcalinas (no recargables)

Installation des batteries de la radiocommande
Instalación de las baterías en la emisora

Ouvrez le compartiment pile en le faisant coulisser comme indiqué. Installer les batteries, en suivant le sens indiqué à l'intérieur du logement. Refermez le compartiment en le faisant coulisser comme indiqué.
Retire el tampón de la caja de baterías de bajo de la emisora. Instale la baterías. Siga el sentido de polaridad de las baterías, conforme indicado.

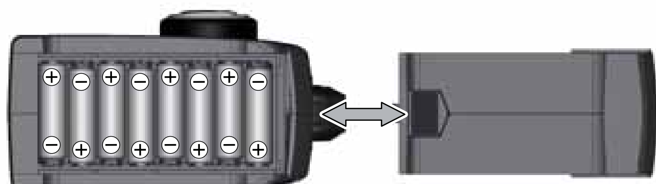


8X Piles alcalines AA
8X Pilas alcalinas AA

Attention **Atencion**

Ne pas mélanger des piles de différents types et de charges différentes.
Jamás mezclar baterías de typos diferantes o viejas con nuevas.

Cache batteries
Tapa de caja de baterías



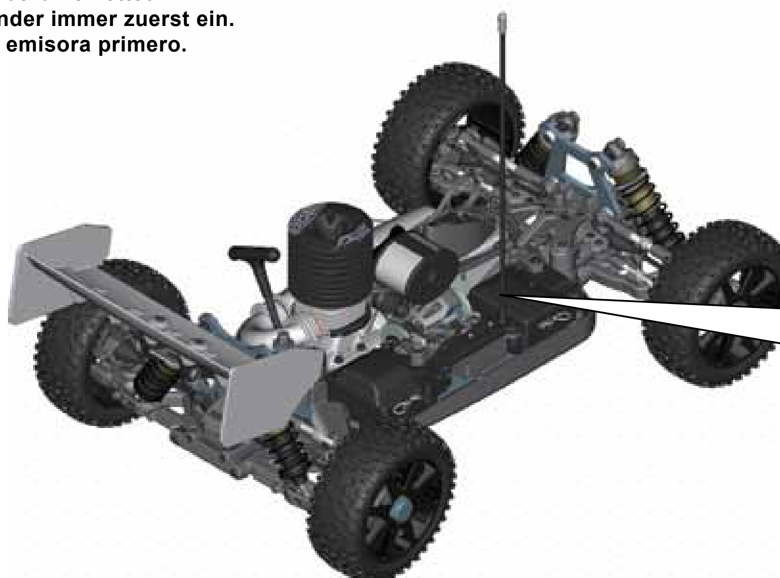
SETUP BEFORE STARTING - AVANT DE DEMARRER - EINSTELLUNG VOR DEM START - ANTES DE EMPEZAR

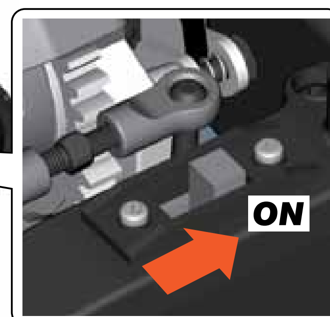
Receiver battery installation - Installation de la batterie de réception
Einlegen der Empfängerbatterien - Instalación de la batería del receptor (coche)





- Always turn on the transmitter first.
- Allumez toujours d'abord l'émetteur.
- Schalten Sie den Sender immer zuerst ein.
- Encienda siempre la emisora primero.





SETUP BEFORE STARTING - AVANT DE DEMARRER - EINSTELLUNG VOR DEM START - ANTES DE EMPEZAR

Radio range checks - Vérification de la portée radio
Überprüfen der Funkreichweite - Comprobación del alcance radio



●Turning the transmitter wheel left and right will make the front tires of the RB One do the same. Turning the wheel a small amount will make the model perform a wide turn. Turning the wheel a large amount will make the model perform a sharp turn.
●En tournant le volant de l'émetteur vers la gauche et vers la droite, les roues avant du RB One suivent les mêmes mouvements. En tournant légèrement le volant, le modèle exécute un large virage. En tournant le volant plus largement, le modèle exécute un virage serré.
●Beim Drehen des Senderrads nach links bzw. rechts führen die Vorderräder des RB One die selbe Bewegung aus. Beim drehen des Rads um eine geringe Gradzahl fährt das Modell eine weite Kurve. Beim Verdrehen des Rads um eine große Gradzahl fährt das Modell eine enge Kurve.
●Cuando gire el volante de la emisora para la derecha o izquierda, las ruedas delanteras de su RB One harán lo mismo. Si gira el volante ligeramente, el coche realizará un giro amplio. Si gira mucho el volante, el coche realizará un giro brusco.

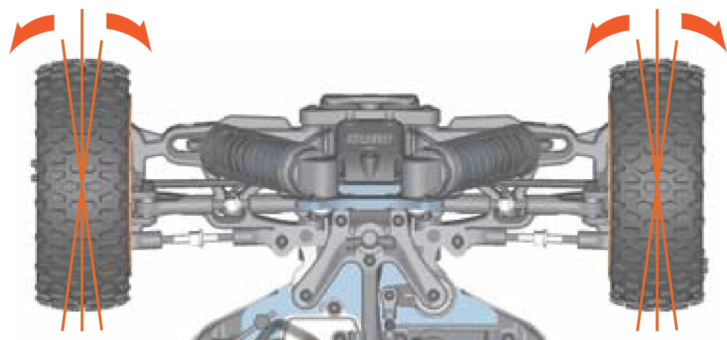
●Use the DUAL RATE button to reduce the travel of the steering servo.
●Utiliser le bouton DUAL RATE pour limiter la course du servo de direction pour ne pas le faire forcer en butée.
●Verwenden Sie den DUAL RATE Knopf um den Ausschlag des Lenkservos zu reduzieren.
●Utilice el botón de DUAL RATE para limitar el curso del servo.



●When the car is running towards the driver , the directions of the steering are reversed.
●Lorsque la voiture va vers le pilote, les directions de la conduite sont inversées.
●Wenn das Modellauto auf den Fahrer zufährt, sind die Lenkrichtungen umgekehrt !
●Cuando el coche venga hacia el piloto , los movimientos de la dirección se invertiran.

Steering trim setup - Réglage du trim de direction
Einstellung der Trimmung für die Lenkung - Configuración del ajuste de la dirección





*Trims at neutral.
*Trim de direction en position neutre
*Die Trimmungen müssen in der Neutralstellung stehen.
*Ajustes de dirección en neutro.

*Reverse the switch transmitter to reverse the steering on the right way.
*Inverser l'émetteur pour inverser la direction dans le bon sens.
*Umkehrschalter am Sender für die Lenkung auf die richtige Position einstellen.
*Invertir la emisora para invertir la dirección para su sentido correcto.



●Always check the good position of switches and trims as indicated above, before using the vehicule !
●Toujours s'assurer de la bonne position des trims et interrupteurs comme indiqués ci-dessus, avant d'utiliser le véhicule !
●Prüfen Sie stets die richtige Position der Schalter und Trimmungen, wie oben angedeutet bevor Sie das Fahrzeug in Betrieb nehmen!
●Asegurar siempre la buena posicion de los ajustes y interruptores como lo indicado arriba, antes de usar su coche !

SETUP BEFORE STARTING - AVANT DE DEMARRER - EINSTELLUNG VOR DEM START - ANTES DE EMPEZAR

Throttle trim setup - Réglage du trim de l'accélération/frein
Einstellung Gastrimmung - Configuración del ajuste de acelerador/freno



Setting neutral / Ajustement du neutre
Einstellung auf Neutral / Ajuste de acelerador/freno en neutro

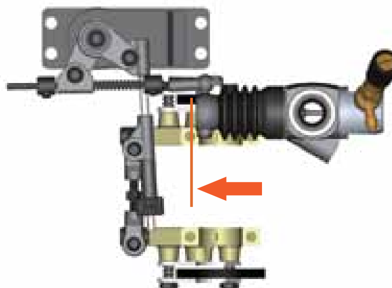


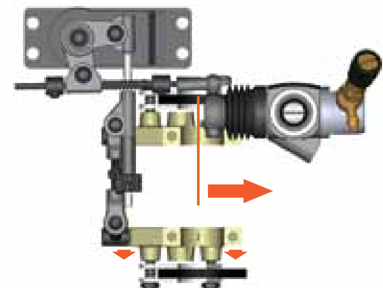
Setting full throttle / Ajustement accélération complète
Vollgas einstellen / Ajuste en aceleración máxima



Setting full brake / Ajustement freinage complet / Volle Bremsbetätigung einstellen / Ajuste frenada máxima





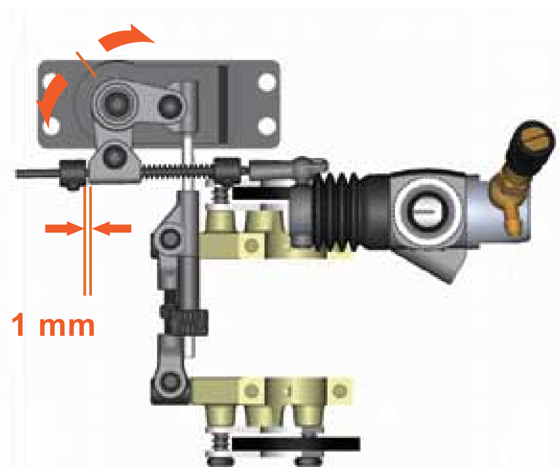


●Pull the throttle to drive forward and push it to brake. The more you pull the throttle, the faster the car will move forward.
●Tirez sur l'accélérateur pour avancer et poussez pour freiner. Plus vous tirez sur l'accélérateur, plus votre voiture avancera vite.
●Ziehen Sie am Gashebel, um vorwärts zu fahren, und drücken Sie nach hinten, um zu bremsen. Je stärker Sie am Gashebel ziehen, desto schneller fährt der Wagen vorwärts.
●Tire el acelerador para avanzar y presiónelo para frenar. Cuanto más tirar el acelerador, más rápido se moverá el coche hacia adelante.

●Releasing the throttle trigger slows the car down until it eventually stops. To stop quickly, push the throttle trigger forward to use the brakes.
●Le relâchement de la gâchette d'accélérateur ralentit la voiture jusqu'à son éventuel arrêt. Pour l'arrêter rapidement, poussez la gâchette d'accélérateur pour utiliser les freins.
●Lassen Sie den Gashebel los: Der Wagen verlangsamt seine Geschwindigkeit bis zum Anhalten. Zum schnellen Anhalten drücken Sie den Gashebel nach vorne (Bremsbetätigung).
●Si suelta el gatillo del acelerador, el coche frenará hasta detenerse por completo. Para detener rápidamente el coche, presione el gatillo del acelerador hacia adelante para activar el freno.



*Always keep 1mm clearance between the collar and acceleration guide !
*Toujours laisser 1mm de jeu entre la bague d'arrêt et le guide de l'accélération !
*Immer 1mm Abstand zwischen Stellring und Kunststoffhalter für die Beschleunigung !
*Dejar siempre 1mm de holgura entre el prisionero y la guía de la aceleración !



*Throttle trim at neutral.
*Trim d'accélération/frein en position neutre.
*Gastrimmung neutral.
*Ajuste del acelerador en neutro.

*Reverse the transmitter switch to reverse the Throttle/brake on the right way.
*Inverser l'émetteur pour inverser l'accélération/frein dans le bon sens.
*Umkehrschalter am Sender für Gas/Bremse auf die richtige Position einstellen.
*Invertir la emisora para revertir el acelerador / freno para su sentido correcto.

Warning
Avertissements
Warnung
Advertencias

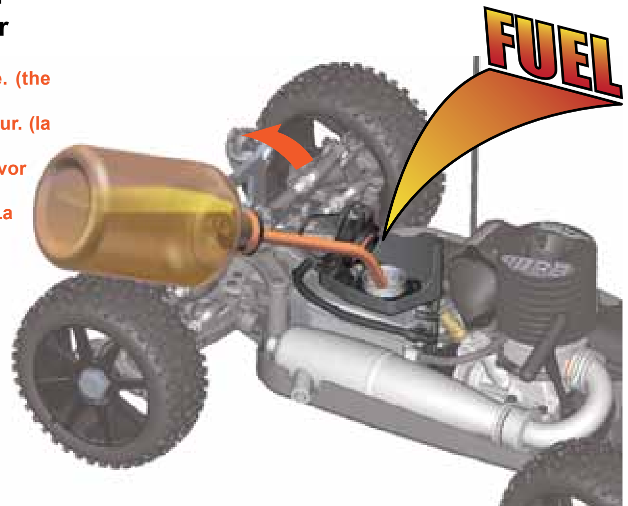
●Always check the good position of switches and trims as indicated above, before using the vehicule !
●Toujours s'assurer de la bonne position des trims et interrupteurs comme indiqués ci-dessus, avant d'utiliser le véhicule !
●Prüfen Sie stets die richtige Position der Schalter und Trimmungen, wie oben angedeutet bevor Sie das Fahrzeug in Betrieb nehmen !
●Asegurar siempre la buena posición de los ajustes y interruptores como lo indicado arriba, antes de usar su coche !



STARTING & TUNING OF THE ENGINE - DEMARRAGE & REGLAGE DU MOTEUR - STARTEN & EINSTELLEN DES MOTORS - ARRANQUE Y CARBURACIÓN DEL MOTOR

Before starting the engine - Avant de démarrer le moteur Bevor Sie den Motor starten - Antes de arrancar el motor

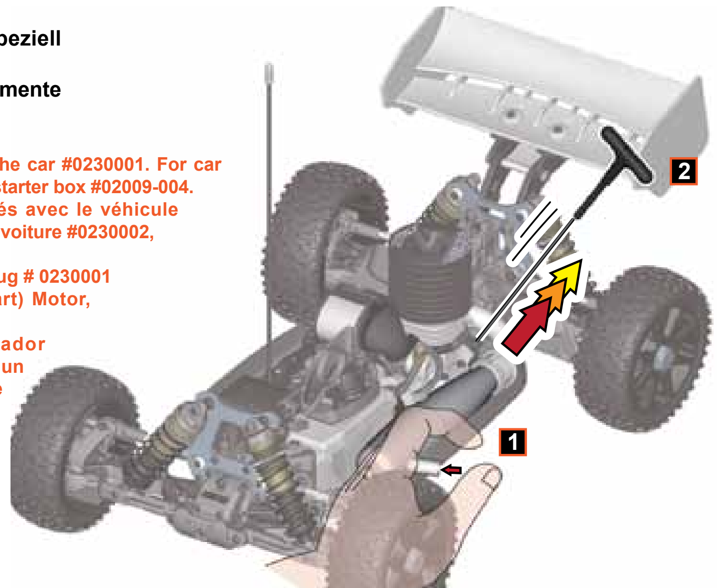
*Apply some RB foam air filter oil on the external foam before to start your engine. (the internal foam is already pre oiled).
*Appliquer de l'huile sur la mousse externe du filtre à air avant de démarrer votre moteur. (la mousse interne est déjà pré-huilée).
*Ölen Sie bitte den äusseren Ring des Schaumstoffluftfilter mit RB Luftfilter Öl ein bevor Sie den Motor starten (der innere Ring ist bereits geölt).
*Aplique el aceite sobre la esponja exterior del filtro de aire antes de arrancar el motor. (La esponja interior ya es pre-aceitada).



●Fill the tank completely with fuel. Using the wrong fuel could damage your engine.
●Remplissez complètement le réservoir de carburant. L'utilisation de mauvais carburant pourrait endommager votre moteur.
●Füllen Sie den Tank vollständig mit Kraftstoff. Die Verwendung des falschen Kraftstoffs könnte Ihren Motor beschädigen !
●Llene el depósito de combustible. Si utiliza un combustible inadecuado podría dañar el motor.

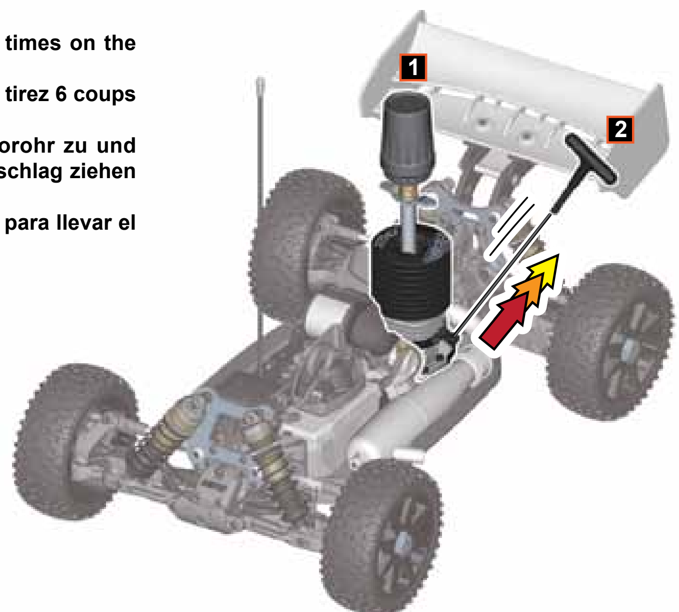
●Only use 20-30% Nitro Fuel specifically designed for R/C car engines.
●N'utilisez que 20 à 30% de carburant nitro spécialement conçu pour les moteurs de voitures radiocommandées.
●Verwenden Sie ausschließlich 20-30%-igen Nitrokraftstoff, der speziell für RC-Car-Motoren entwickelt wurde.
●Utilice combustible con nitrometano al 20-30% diseñado específicamente para motores de coches de radiocontrol.

*The instructions mentioned below are for pull start engine delivered with the car #0230001. For car #0230002 which uses a standard engine (without pull start), you have to use a starter box #02009-004.
*Les indications ci-dessous sont valables pour les moteurs à tirette livrés avec le véhicule #0230001. Si votre modèle utilise un moteur standard (non tirette) livré avec la voiture #0230002, il faut utiliser un banc de démarrage #02009-004.
*Die folgenden Anweisungen gelten für Pullstart Motoren, die mit dem Fahrzeug # 0230001 mitgeliefert wurden. Für das Auto #0230002 mit Standard (ohne Pull Start) Motor, verwenden Sie bitte die Startbox # 02009-004.
*Las instrucciones siguientes son válidas para los motores con tirador suministrados con el vehículo #0230001. En el casi de un modelo utilizando un motor estándar (sin tirador) #0230002, se necesita el bancada de arranque Universal RB #02009-004.



●Make sure everything is in order and that the transmitter and receiver are switched on.
●Assurez-vous que tout est en ordre et que l'émetteur et le récepteur sont allumés.
●Achten Sie darauf, dass alles in Ordnung ist und das Sender und Empfänger eingeschaltet sind.
●Asegúrese de que todo está en orden y que la emisora y el receptor estén conectados.

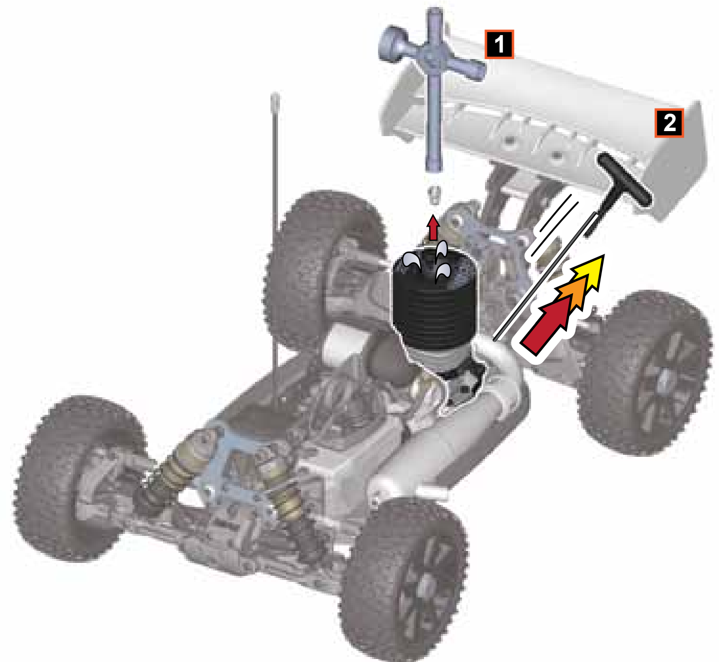
●First start: Obstruct the tube from the exhaust system and pull 6 times on the pullstart to bring the fuel into the engine.
●Premier démarrage: Bouchez le tube du système d'échappement et tirez 6 coups sur la tirette afin de faire venir le carburant jusque dans le moteur.
●Erster Start: Drücken Sie den Schlauch zwischen Tank und Resorohr zu und ziehen 6 –mal am Pullstarter. WICHTIG Pullstarter nicht bis zum Anschlag ziehen sondern immer nur kurze schnelle Züge machen.
●Primero arranque: Tape la salida de escape y tire 6 veces el tirador para llevar el combustible al motor.



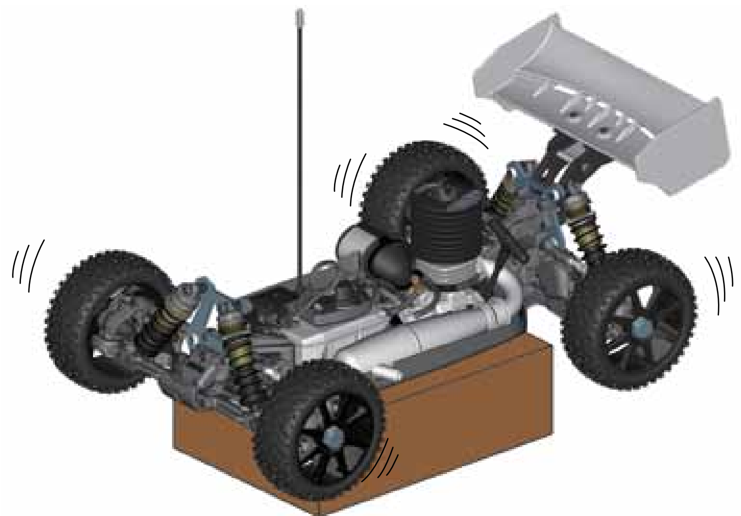
●Start: Connect the glow starter on the glow plug located in the shaft cooling head. Immediately pull zipper. The engine starts to idle.
●Démarrage : Connectez le chauffe bougie sur la bougie située dans le puits de la culasse. Tirez immédiatement sur la tirette. Le moteur démarre au ralenti.
●Start: Stecken Sie den Glühkerzenakku auf die Zündkerze. Ziehen Sie dann sofort durch kurze schnelle Züge am Pullstarter. Der Motor beginnt zu zünden.
●Arranque: Conecte el chsipometro a la bujía, situada en la base de la culata. Tire de inmediato el tirador del motor. El motor arranca en ralenti.

STARTING & TUNING OF THE ENGINE - DEMARRAGE & REGLAGE DU MOTEUR - STARTEN & EINSTELLEN DES MOTORS - ARRANQUE Y CARBURACIÓN DEL MOTOR

●In case the engine stalls and / or floods because there is too much fuel into the engine (piston stuck at TDC), unscrew the plug and pull the slide to remove excess fuel. Screw the plug and start the engine again.
●Dans le cas où le moteur cale et/ou est noyé car il y a trop de carburant dans le moteur (piston bloqué au point mort haut), Dévissez la bougie et tirez sur la tirette afin d'évacuer l'excès de carburant. Revissez la bougie et démarrez à nouveau le moteur.
●Wenn der Motor abgewürgt und / oder ertrunken ist, weil er zu viel Kraftstoff bekommen hat (Kolben im OT klemmt), ziehen Sie den Glühkerzenstecker ab um den überflüssigen Kraftstoff zu entfernen. Schrauben Sie die Zündkerze aus dem Motor um ihn erneut zu starten.
●En caso de parada y / o motor ahogado, porque hay demasiado combustible en el motor (pistón atascado en el PMS – Punto Muerto Superior), desenroscar la bujía y tirar el tirador para eliminar el exceso de combustible. Atornillar la bujía y arrancar el motor de nuevo.

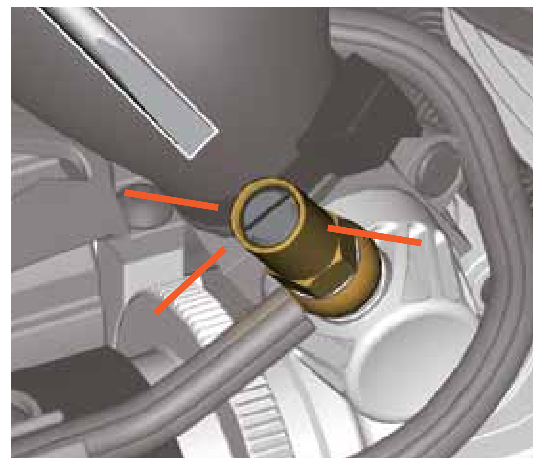


●Put the car on a holder, because the wheels can turn if the idle is high.
●Mettre la voiture sur un support car les roues peuvent tourner si le ralenti est haut.
●Setzen Sie das Auto auf einer Halterung, daß die Räder drehen können, wenn der Leerlauf hoch ist
●Ponga el coche en un soporte, ya que las ruedas pueden girar si el ralenti está alto.

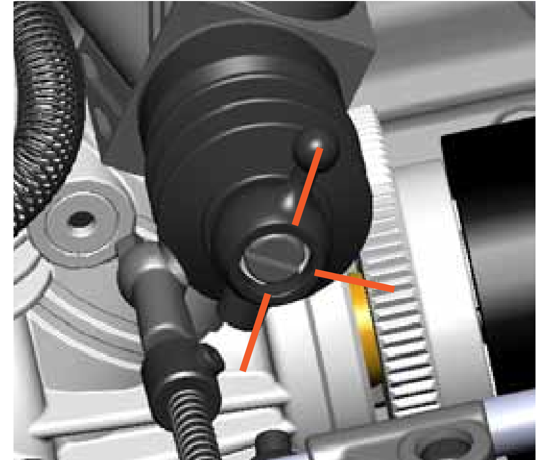


Engine set up - Réglages du moteur
Motor einrichten - Carburación

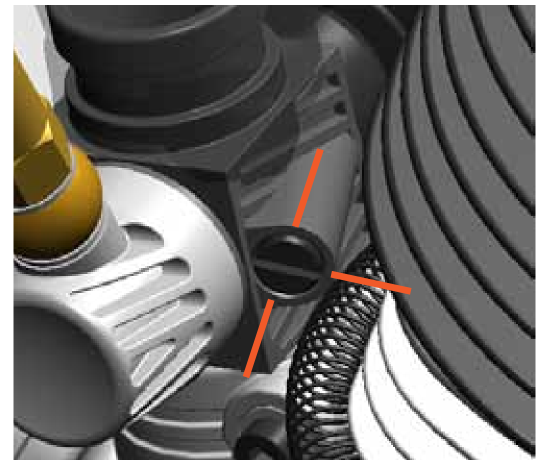
●MAIN NEEDLE
The main needle controls the amount of fuel going into the engine when the throttle is fully open. Turning this needle clockwise makes the fuel mixture leaner, and turning it counter- clockwise makes the fuel mixture richer.
●POINTEAU PRINCIPAL
Le pointeau principal contrôle la quantité de carburant qui arrive au moteur lorsque le carburateur est en position plein gaz. Tourner ce pointeau dans le sens horaire appauvrira le mélange, le tourner dans le sens antihoraire enrichira le mélange.
●HAUPTDÜSENNADEL
Die Hauptdüsennadel regelt die Menge an Kraftstoff die in den Motor geht, wenn der Vergaser vollständig geöffnet ist. Wenn Sie diese Nadel im Uhrzeigersinn hereindrehen macht sie das Gemich magerer und wenn sie diese gegen den Uhrzeigersinn heraus drehen wird das Gemisch fetter.
●AGUJA DE MAXIMA
La aguja de máxima controla la cantidad de combustible que entra en el motor cuando el carburador está totalmente abierto y en total aceleración. Girar esta aguja según el sentido de los punteros del reloj hace que entre menos combustible (la mezcla combustible / aire es más pobre). Al revés, girando esta aguja en el sentido contrario a los punteros del reloj hace que entre más combustible (la mezcla de combustible / aire es más rica).



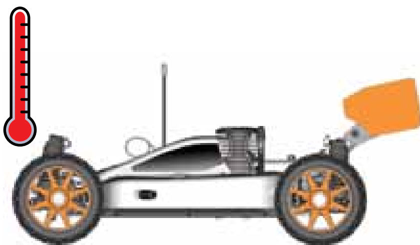
STARTING & TUNING OF THE ENGINE - DEMARRAGE & REGLAGE DU MOTEUR - STARTEN & EINSTELLEN DES MOTORS - ARRANQUE Y CARBURACIÓN DEL MOTOR



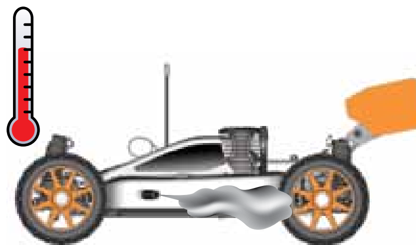
●IDLE NEEDLE
The idle needle controls the amount of fuel going into the engine when the throttle is fully closed. Turning this needle clockwise makes the fuel mixture leaner, and turning it counter clockwise makes the fuel mixture richer.
●POINTEAU DE REPRISE
Le pointeau de reprise contrôle la quantité de carburant lorsque le carburateur est au ralenti. Tourner ce pointeau dans le sens horaire appauvrira le mélange, le tourner dans le sens anti-horaire enrichira le mélange.
●LEERLAUFNADEL
Die Leerlaufnadel regelt die Menge an Kraftstoff die in den Motor geht, wenn der Vergaser vollständig geschlossen ist. Wenn Sie diese Nadel im Uhrzeigersinn hereindrehen macht sie das Gemich magerer und wenn sie diese gegen den Uhrzeigersinn heraus drehen wird das Gemisch fetter.
●AGUJA DE MEDIA
La aguja de media controla la cantidad de combustible que entra en el motor cuando el carburador está totalmente cerrado y al ralenti. Girar esta aguja según el sentido de los punteros del reloj hace que la mezcla combustible / aire sea más pobre (menos combustible). Al revés, girando esta aguja en el sentido contrario a los punteros del reloj hace que la mezcla de combustible / aire sea más rica (más combustible).



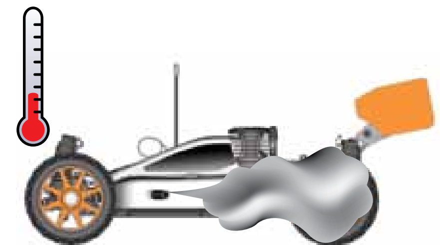
●IDLE AIR SCREW
The idle air screw adjusts the opening gap when the throttle is in the closed position and determines the idle rpm. Turning this screw clockwise makes the idle rpm higher, and turning it counter-clockwise makes the idle rpm lower.
●VIS DE RALENTI
La vis de ralenti ajuste l'ouverture du carburateur au ralenti et détermine le régime du ralenti. Visser cette vis augmentera le régime du ralenti, la dévisser fera baisser le régime du ralenti.
●LEERLAUFNADEL
Die Leerlaufnadel passt die Öffnung des Schiebers an, wenn dieser geschlossen ist, sie regelt die Leerlaufdrehzahl. Drehen Sie diese Schraube im Uhrzeigersinn, so erhöht sich der Leerlauf und drehen Sie gegen den Uhrzeigersinn so senkt sich die Drehzahl.
●TORNILLO DE RALENTI
El tornillo de ralenti ajusta la apertura del carburador con el motor en ralenti y determina las revoluciones en ralenti. Atornillar el tornillo hace subir las revoluciones en ralenti y, al revés, hace bajar las revoluciones.



●When the engine is too lean, the engine becomes too hot (temperature above 110 °C - 230 °F) and may damage itself (the exhaust system do not smoke).
●Un réglage trop pauvre de la carburation fera surchauffer le moteur (température supérieure à 110 °C) et risque de l'endommager (le système d'échappement fume peu).
●Wenn der Motor zu mager ist, wird er zu heiß (Temperatur über 110 ° C - 230 ° F) und es kann zu Schäden kommen (ebenfalls ein Zeichen ist wenn kein Rauch aus dem Auspuff kommt).
●Cuando el motor está muy cerrado (mezcla combustible/aire pobre – menos combustible), el motor queda muy caliente (temperatura superior a 110 °C) y puede hacer daño (no sale humo gris/blanco del escape).

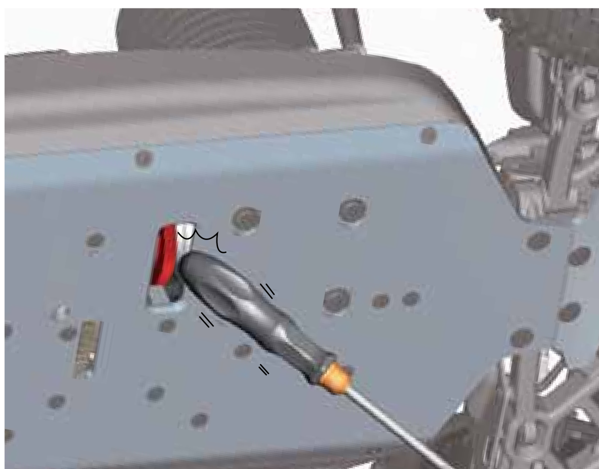


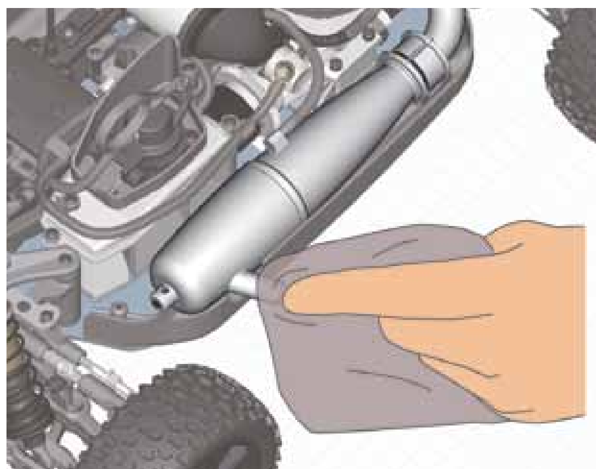
●The correct setting of the carburetor regulates the engine temperature as well (temperature between 90 and 110 °C - 194 and 230 °F). The engine is strong and stable (the exhaust smoke normally).
●Le bon réglage de la carburation régule bien la température du moteur (température entre 90 et 110 °C). Celui-ci est puissant et stable (le système d'échappement fume normalement).
●Die richtige Einstellung des Vergasers reguliert die Temperatur des Motors (Temperatur zwischen 90 und 110 °C - 194 und 230 °F). Der Motor läuft sauber und stabil (es kommt leicht blauer Rauch aus dem Auspuffl).
●La carburación bien hecha regula correctamente la temperatura del motor (temperatura entre 90 y 110 °C). El motor queda estable y con su mejor potencia (sale normalmente humo del escape).



●A too rich adjustment of the carburetor will cool the engine (temperature below 90 °C - 194°F) and the engine will be wheezy (the exhaust system smokes a lot).
●Un réglage trop riche de la carburation fera refroidir le moteur (température inférieur à 90 °C) et celui-ci sera poussif (le système d'échappement fume beaucoup).
●Bei einer zu fetten Einstellung des Vergasers wird er stark gekühlt (Temperatur unter 90 °C - 194 °F). Der Motor wird schwerfällig (die Auspuffanlage raucht stark).
●Cuando el motor está muy abierto (mezcla combustible/aire rica – más combustible), el motor queda muy frío (temperatura inferior a 90 °C) y sin potencia (sale muy humo gris/blanco del escape).

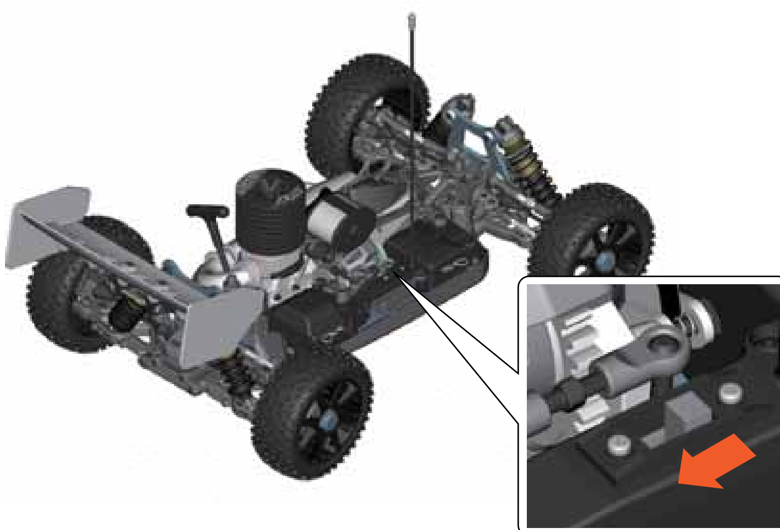
STOP THE ENGINE AND SWITCH OFF THE RADIO - ARRETER LE MOTEUR ET ETEINDRE LA RADIO - DEN MOTOR ABSTELLEN UND DAS RADIO AUSSCHALTEN - PARAR EL MOTOR Y DESCONECTAR LA RADIO





- **To stop your engine, touch the flywheel with a handle of screwdriver or block the exhaust with a thick cloth.**
- **Pour arrêter votre moteur, bloquez le volant moteur avec un manche de tournevis ou bien en bouchez le système d'échappement avec un chiffon épais.**
- **Um den Motor zu stoppen, berühren das Schwungrad mit einem Schraubendreher oder dichten Sie das Resorohr mit einem dicker Tuch ab.**
- **Para parar el motor, ponga el mango de un destornillador en el volante de inercia del motor o tape la salida de escape con un paño grueso.**

- **Switch off the receiver (car).**
- **Eteindre le récepteur (voiture).**
- **Schalten Sie den Empfänger im Auto aus.**
- **Desconectar el receptor (coche).**



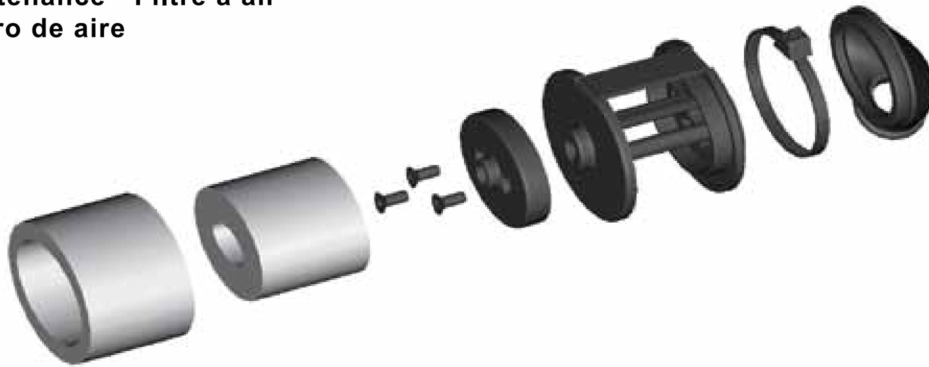
- **Switch off the radio (transmitter).**
- **Eteindre la radio (émetteur).**
- **Schalten Sie den Sender aus.**
- **Desconectar la emisora.**



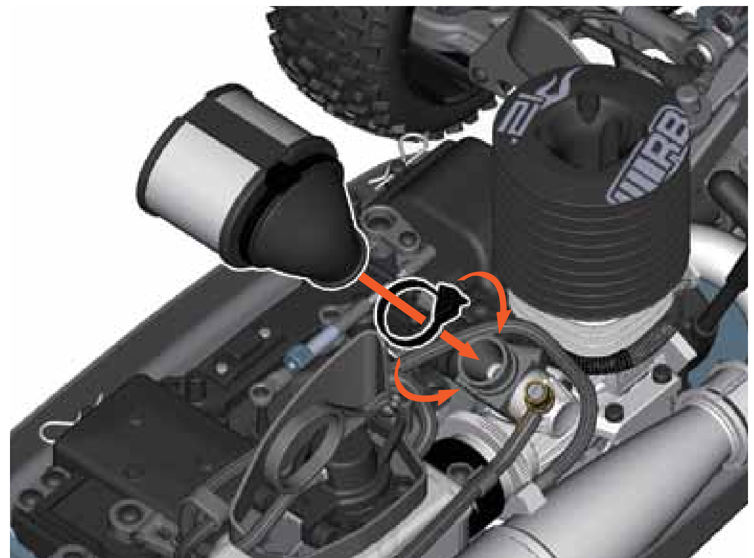


MAINTENANCE - MAINTENANCE - WARTUNG - MANTENIMIENTO

Air Filter Maintenance - Filtre à air
Luftfilter - Filtro de aire



●A properly maintained air filter is essential to the life and performance of every nitro engine. NEVER run your engine without an air filter, even for a short period of time. Without an air filter, dust and dirt will enter inside the engine and irreversibly damage and shorten its life cycle. Do not forget to impregnate the foam of the filter completely with the special oil that normally is sold with the filter. Make sure that the foam of the air filter is completely oiled and in perfect shape at all times. Change the foam on regular basis and DO NOT clean and re-use the foam.



●Un filtre à air entretenu est essentiel pour assurer une bonne durée de vie à votre moteur. NE JAMAIS faire fonctionner un moteur sans filtre à air même pendant une très courte période ! Sans filtre à air, la poussière et les impuretés vont rentrer dans le moteur et provoquer des dommages irrémédiables qui réduiront dramatiquement la durée de vie de votre moteur. N'oubliez pas d'imbiber généreusement la mousse du filtre au moyen de l'huile fournie. Vérifiez que l'huile est complètement imprégnée. Changez les mousses régulièrement et ne nettoyez jamais les mousses. Jetez-les et remplacez-les par une mousse entièrement neuve.

●Eine ordnungsgemäß gewartete Luftfilter ist sehr wichtig für die Lebensdauer und Leistung eines Verbrennungsmotors. Fahren Sie niemals ohne Luftfilter, selbst nicht für einen kurzen Zeitraum. Ohne einen Luftfilter, gelangt Staub und Schmutz ins Inneren des Motors und führt zu irreparabelen Schäden und verkürzt die Lebensdauer. Vergessen Sie nicht, den Schaum der Filter komplett mit dem speziellen Öl, das normalerweise mit dem Filter verkauft wird einzuölen. Stellen Sie sicher, dass der Schaum des Luftfilters vollständig geölt und in perfekter Form ist. Erneuern Sie den Schaumstoff regelmäßig und NICHT reinigen und wieder verwenden.

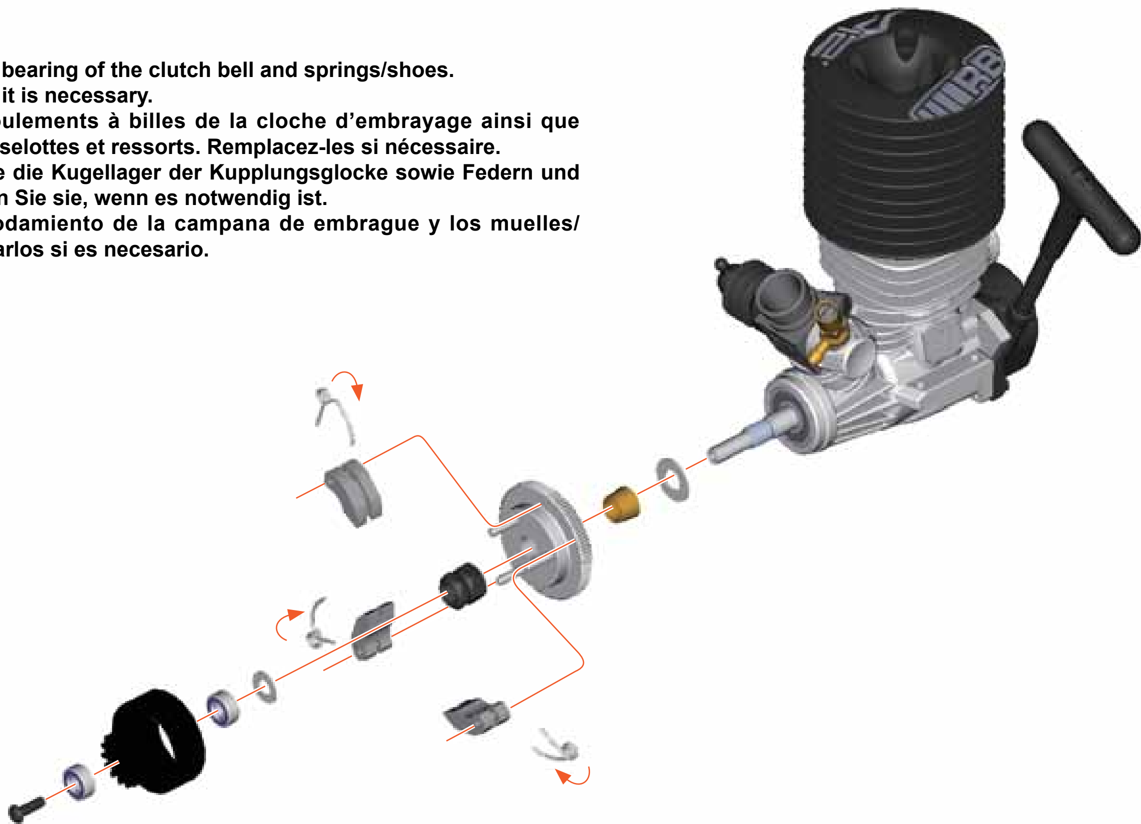
●El correcto mantenimiento del filtro de aire es esencial para garantizar durabilidad de la vida y buenas prestaciones de su motor. JAMÁS haga funcionar su motor sin filtro de aire, aún por un período de tiempo corto. Sin filtro de aire, el polvo y la suciedad entraran en el motor y causaran daños permanentes que irán disminuir drásticamente la vida de su motor. No olvide para aceitar completamente la espuma del filtro con el aceite especial que normalmente se vende con el filtro. Asegúrese que la espuma del filtro de aire está completamente aceitada y siempre con su forma perfecta. Cambie regularmente la espuma del filtro de aire y JAMÁS lave o limpie y JAMÁS utilice de nuevo la misma espuma.

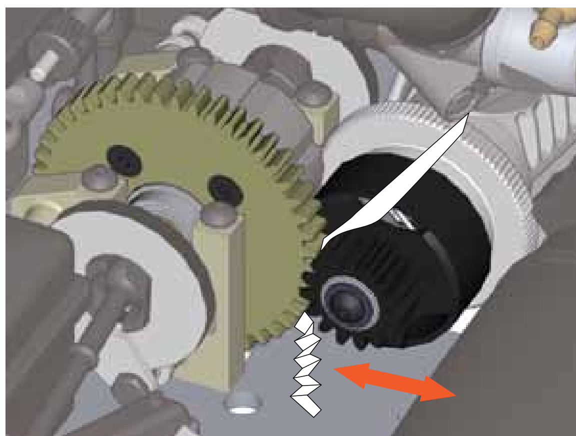
●Check if the wheels are not damaged. Apply some glue if it is necessary.
●Contrôlez si les roues ne sont pas endommagées. Appliquez de la colle si nécessaire.
●Prüfen Sie, ob die Räder sich von der Felge lösen. Tragen Sie etwas Sekundenkleber auf wenn es notwendig ist.
●Verifique se las ruedas no tiene daños. Aplique pegamento cuando necesario.

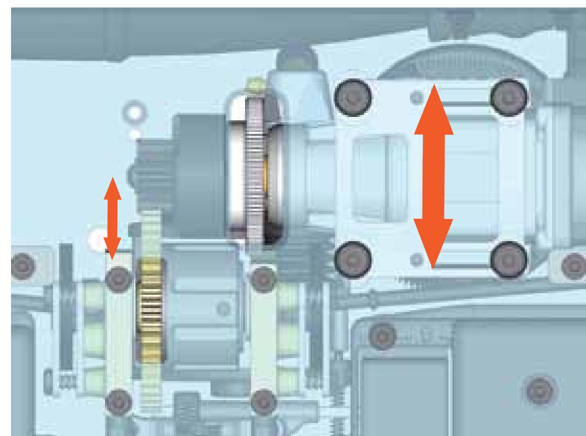


MAINTENANCE - MAINTENANCE - WARTUNG - MANTENIMIENTO

●Check the ball bearing of the clutch bell and springs/shoes. Replace them if it is necessary.
●Vérifiez les roulements à billes de la cloche d'embrayage ainsi que l'usure des masselottes et ressorts. Remplacez-les si nécessaire.
●Überprüfen Sie die Kugellager der Kupplungsglocke sowie Federn und Beläge. Ersetzen Sie sie, wenn es notwendig ist.
●Verifique el rodamiento de la campana de embrague y los muelles/zapatas. Cambiarlos si es necesario.



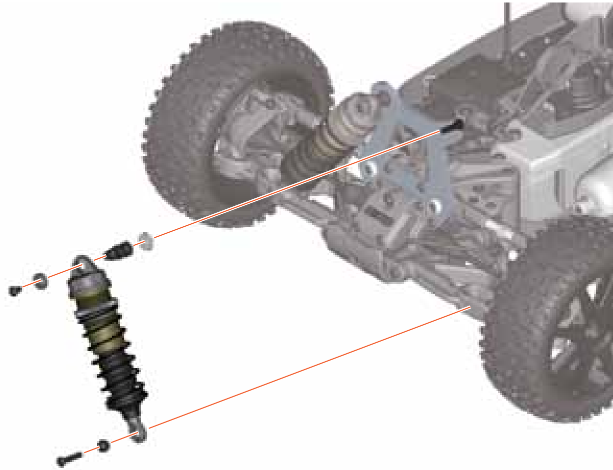
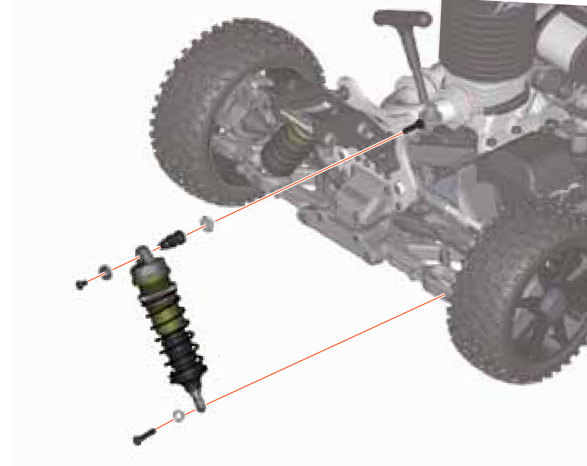




●Check the gear mesh between the clutch bell and the main gear. Please use a thin paper between the teeth and push the engine toward the centre of the car. Tight the four screws under the chassis plate. Remove the thin paper, you should have the right play.
Too much play will brake teeth. Too tight play will prematurely wear the teeth.
●Vérifiez le jeu entre la cloche d'embrayage et la couronne principale. Utilisez un papier fin à cigarette entre les dents. Poussez le moteur vers le centre de la voiture puis serrez les quatre vis situées en dessous du châssis. Retirez le papier fin.
Trop de jeu risque de casser les dents. Pas assez de jeu usera prématurément les dents.
●Prüfen der Verzahnung zwischen der Kupplungsglocke und dem Hauptzahnrad. Bitte benutzen Sie ein dünnes Stück Papier, welches Sie zwischen die Zähne der Glocke und des Hauptzahrades schieben, drücken Sie den Motor in Richtung Mitte des Wagens. Ziehe Sie die vier Schrauben des Motors unter der Chassisplatte an. Entfernen Sie das dünne Papier, nun sollte etwas Spiel zwischen Glocke und Hauptzahnrad sein.
Zu viel Spiel führt zu vorzeitigem verschleiß der Zähne, ebenso wie zu wenig Spiel, wobei dort noch ein schweres Rollen des Autos hinzukommt.
●Verifique la holgura entre la campana de embrague y la corona central. Por favor, ponga un papel delgado entre los dientes y empuje el motor hacia el centro del chasis. Atornille los cuatro tornillos bajo el chasis. Quite el papel delgado, deberá estar en su posición correcta.
Mucha holgura romperá los dientes. Muy apretado llevará a un desgaste prematuro de los dientes.

MAINTENANCE - MAINTENANCE - WARTUNG - MANTENIMIENTO

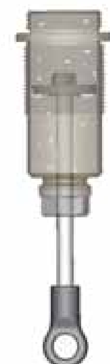
Shock maintenance - Entretien des amortisseurs
Stoßdämpfer Wartung - Mantenimiento de los Amortiguadores

●Replace the silicon oil as soon as it is dirty. Remove the top cap with its rubber membrane. Extend the shaft completely. Fill the body with new silicon oil. Move the shaft up and down a few times to release the air bubbles reapped beneath the piston.
Push the shock shaft completely into the body. Excess oil will go out.
Place the membrane and tight the cap.
If the oil leaks at the bottom of the shock body, you should replace the o-ring.
●Remplacez l'huile silicone dès qu'elle est sale. Dévissez le bouchon supérieur et sa membrane. Descendre complètement l'axe. Remplir le corps avec la nouvelle huile. Faites bouger l'axe de haut en bas pour évacuer les bulles d'air à travers les trous du piston.
Remplir le corps avec la nouvelle huile silicone. Poussez l'axe jusqu'en haut et placer la membrane avant de serrer le bouchon supérieur.
Si vous constatez des fuites d'huile au bas de l'amortisseur, remplacez les joints toriques.
●Ersetzen Sie das Silikonöl sobald es dreckig wird. Entfernen Sie die obere Kappe mit der Gummi-Membran und schütten das Silikonöl aus dem Dämpfer. Füllen Sie den Dämpfer mit neuem Silikonöl. Bewegen Sie die Kolbenstange mit Kolbenplatte ein paar Mal nach oben und unten um die Luftblasen unter dem Kolben herauszubekommen.
Schieben Sie die Kolbenstange langsam vollständig nach oben. Überschüssiges Öl kommt heraus.
Legen Sie die Membran auf den Dämpferkörper und ziehen Sie die Kappe vorsichtig an.
Wenn das Öl an der Unterseite des Stoßdämpfers um die Kolbenstange herum heraus kommt, sollten Sie den O-Ring ersetzen.
●Cambie el aceite de silicona cuando está muerto y/o muy oscuro. Quite el tapón superior y su membrana de goma. Extienda el vástago completamente. Llene el amortiguador con nuevo aceite de silicona. Mueva el vástago arriba y abajo algunas veces para salir las burbujas de aire formadas debajo del pistón.
Empuje completamente el vástago para el interior del amortiguador. El exceso de aceite saldrá.
Ponga la membrana y atornille el tapón.
Si el aceite se escapa por debajo del cuerpo del amortiguador, deberá cambiar la junta tórica.








MAINTENANCE - MAINTENANCE - WARTUNG - MANTENIMIENTO

Bearing maintenance - Entretien des roulements à billes
Wartung der Kugellager - Mantenimiento de los Rodamientos

●Ball-bearing in an off-road car must be properly maintained for smooth operation and long life too. The ball bearings are factory greased. We recommend to regularly clean all of the bearings in your off road car. You can clean the ball bearing with RB cleaner #02002-017 (or #02010-036 for USA). For the rubber shield bearings, remove the seals on both sides, clean and put some RB Teflon grease #02010-115. Replace both seals at the same time by lining them up on each side of the bearing and lightly press them in all the way around the bearing circumference with your finger. When the bearings are too old/worn out, just replace them.
●Les roulements à billes dans une voiture tout terrain doivent être régulièrement révisés afin d'être libres et d'augmenter leur durée de vie. Les roulements à billes sont graissés en usine. Nous conseillons de les nettoyer régulièrement. Utilisez le nettoyant RB #02002-017. Pour les roulements flasqués caoutchouc, retirez les deux flasques, nettoyez et appliquez un peu de graisse Teflon RB #02010-115. Remettre les deux flasques en exerçant une pression avec les doigts. Quand les roulements à billes sont trop vieux ou usés, remplacez-les.
●Kugellager in einem Offroad-Fahrzeug sorgen für einen ordnungsgemäß und reibungslosen Betrieb und sind für lange Lebensdauer zu erhalten. Die Kugellager sind werkseitig gefettet. Wir empfehlen Ihnen alle Lager in Ihrem Offroad-Fahrzeug regelmäßig zu reinigung . Die Reinigung der Kugellager kann mit RB Reiniger # 02002-017 (oder # 02010-036 für die USA) erfolgen. Entfernen Sie die Gummidichtung auf dem Lager auf beiden Seiten, nun säuber Sie das Lager und geben etwas RB Teflon Fett # 02010-115 auf die Kugeln. Legen Sie die Dichtugen auf beiden Seiten nach dem fetten wieder auf und drücken diese hinein. Wenn das Lager zu alt, oder abgenutzt ist, sind diese zu ersetzen.
●Los rodamientos de un coche de todo terreno deben de tener un mantenimiento correcto para una operación segura y también para tener buena durabilidad. Los rodamientos vienen engrasados de fábrica. Nosotros recomendamos que limpie regularmente todos los rodamientos de su coche todo terreno. Puede limpiar los rodamientos con el "spray" limpiador de RB, Ref. 02002-017
Para los rodamientos con protección de goma, quite las protecciones de goma de ambas partes, limpie y ponga un poco de grasa RB de Teflón, Ref. 02010-115. Ponga otra vez ambas protecciones al mismo tiempo, colocando en el rodamiento y después apretando ligeramente con su dedo alrededor de la circunferencia. Cuando el rodamiento está demasiado viejo/usado, deberá cambiarlo.

Drive shaft maintenance - Entretien des cardans
Antriebswelle Wartung - Mantenimiento de los palieres

●Regularly put some grease on the pins and connecting pins to prevent wear. Use RB copper grease #02010-114.
Regularly inspect the pins and connecting pins. And if they show any wear, please immediately replace them to avoid excessive wear.
●Graissez régulièrement les axes et connections pour éviter l'usure. Utilisez la graisse RB au cuivre #02010-114
Inspectez régulièrement les axes et connections. Et, s'ils présentent une usure prononcée, remplacez-les immédiatement pour éviter les usures excessives.
●Machen Sie regelmäßig etwas Fett auf die Stifte und Verbindungsstifte um Verschleiß zu vermeiden. Verwenden Sie RB Kupferfett # 02010-114.
Überprüfen Sie regelmäßig die Stifte und Verbindungsstifte. Und wenn sie etwas Verschleiß zeigen, bitte sofort ersetzen, um übermäßigen Verschleiß zu vermeiden.
●Ponga regularmente un poco de grasa en las agujas y cardanes para impedir su desgaste prematuro. Use la grasa RB de cobre, Ref. 02010-114.
Inspeccione regularmente las agujas y cardanes. Si muestren algún desgaste, deberá cambiar de inmediato para evitar el uso excesivo.

Differentials maintenance - Entretien des différentiels
Differential Wartung - Mantenimiento de diferentiales

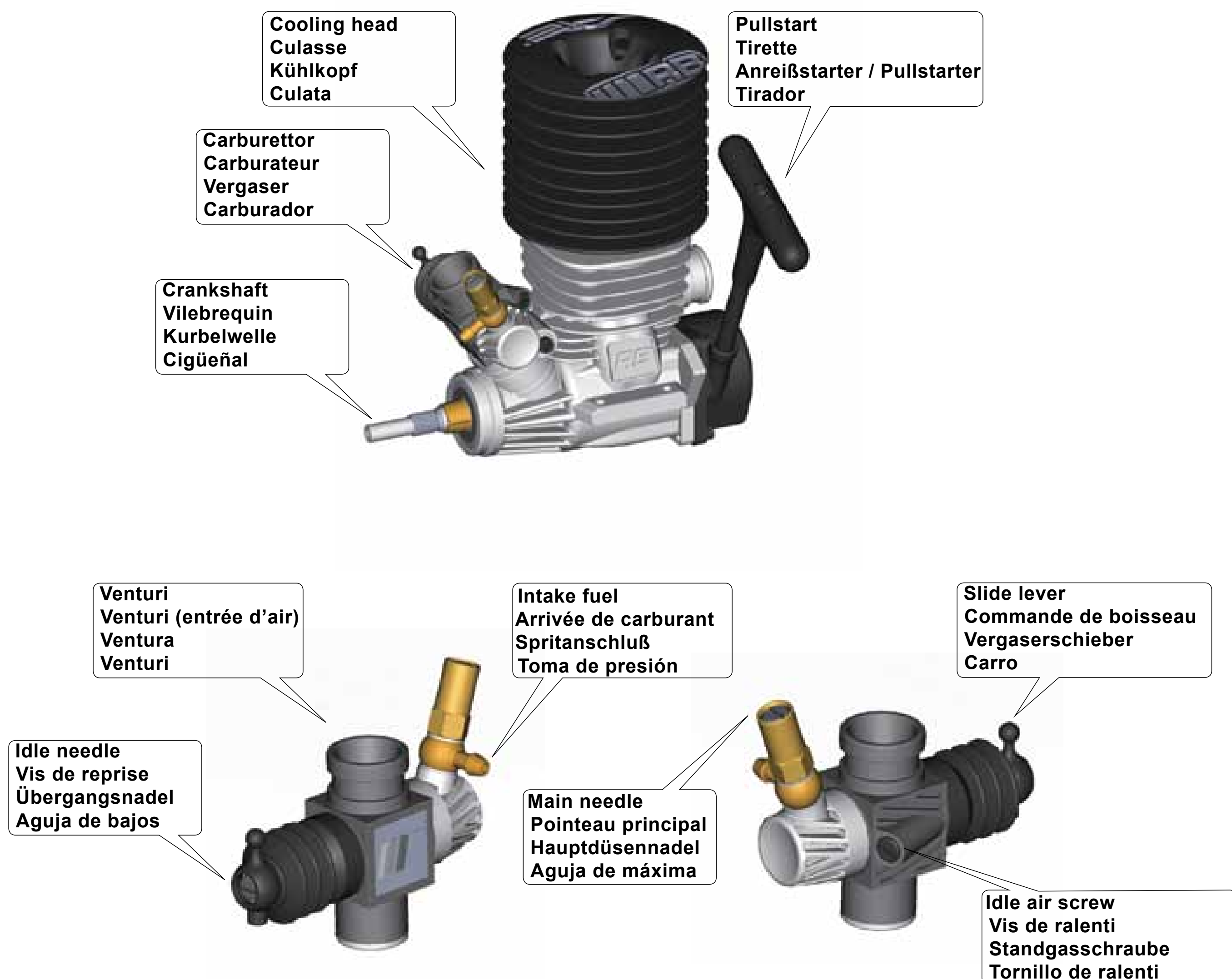
●Regularly remove the oil, clean and put some new oil into the differential. You can use high quality RB silicon oils. If you feel the gasket is worn out, just replace it. You can do that for both front, middle and rear differentials.
●Remplacez régulièrement l'huile, nettoyez et ajoutez la nouvelle huile dans le différentiel. Utilisez l'huile silicone RB de haute qualité. Si le joint d'étanchéité est usé, remplacez-le. Les différentiels avant, central et arrière sont concernés.
●Entfernen Sie regelmäßig das alte Öl aus den Differentialen und befüllen es mit neuem Öl. Sie können high Qualität RB Silikonöle verwenden. Wenn Sie glauben, daß die Dichtung abgenutzt ist, ersetzen Sie diese. Dieses gilt sowohl für das vordere-, mittlere-und hintere Differential.
●Regularmente quite el aceite, limpie y ponga nuevo aceite en el diferencial. Puede usar los aceites de silicona de RB, de alta calidad. Si verifica que la junta del diferencial está usada, deberá cambiarla. Puede hacer eso para el diferencial delantero, central y trasero.

Bevel gears maintenance - Entretien des couples coniques des ponts
Großes Kegelrad des vorderen und hinteren Differentiales - Corona/Piñon cónicos del diferencial delantero y trasero

●Regularly clean the large bevel gear and pinion gear. Check the mesh gear and put some RB copper grease #02010-114.
●Nettoyez régulièrement la couronne conique et le pignon d'attaque. Contrôlez le jeu et ajoutez de la graisse RB au cuivre #02010-114.
●Reinigen Sie regelmäßig das große Kegelrad sowie das kleine Ritzel. Überprüfen Sie die Zähne und legen etwas RB Kupferfett # 02010-114 auf die Ritzel.
●Regularmente limpie la corona y piñon cónicos. Verifique la holgura y ponga alguna grasa RB de cobre, Ref. 02010-114.

●All the other parts of the car have to be regularly cleaned. Never let dust and mud on your car. If your car is wet, please, disassemble it, clean and dry the steel parts.
●Toutes les autres parties de la voiture doivent être régulièrement dépoussiérées et propres. Ne laissez pas la terre s'accumuler. Si votre véhicule est mouillé, il faut impérativement démonter les pièces métalliques afin de les nettoyer.
●Alle anderen Teile des Autos müssen regelmäßig gereinigt werden. Lassen Sie nicht den Staub und Schlamm auf Ihrem Auto. Wenn Ihr Auto nass geworden ist, bitte zerlegen, trocknen und reinigen Sie die Stahlteile.
●Las otras partes del coche tienen que limpiarse con regularidad. Nunca deje el polvo y barro en su coche. Si su coche está mojado, por favor, deberá desmontar, limpiar y secar las partes de acero.

TO KNOW SIMPLE THINGS OF YOUR ENGINE - CONNAÎTRE LES ÉLÉMENTS SIMPLES DE VOTRE MOTEUR EINFACHE DINGE ÜBER DEN MOTOR WISSEN - CONOZCA ALGO DE SU MOTOR



Original set up of the carburettor of RB "BLACK" engine - Réglages de base du moteur RB "BLACK" Grundeinstellung vom Vergaser des RB "BLACK" Motor - Carburación de fábrica del carburador del motor RB "BLACK"

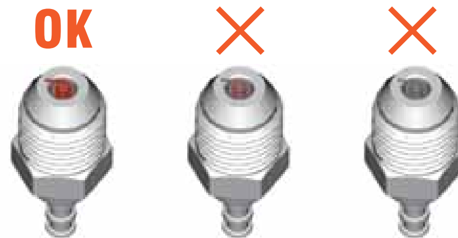
- Main needle : 3.5 turns from closed
- Pointeau principal : 3.5 tours depuis serré à fond
- Hauptdüsennadel : 3.5 Umdrehung vom geschlossenen Zustand
- Aguja de máxima: 3,5 vueltas desde cerrada

- Idle needle : 2 turns from closed
- Vis de reprise : 2 tours depuis serré à fond
- Übergangsnadel : 2 Umdrehungen vom geschlossenen Zustand
- Aguja de bajos: 2 vueltas desde cerrada

- Idle air screw : slide open 0.7mm
- Vis de ralenti : boisseau ouvert de 0.7mm
- Standgasschraube: 0.7mm geöffneter Schieber
- Tornillo de Ralenti: Carro abierto 0,7mm

TO KNOW SIMPLES THINGS OF YOUR ENGINE - CONNAÎTRE LES ÉLÉMENTS SIMPLES DE VOTRE MOTEUR EINFACHE DINGE ÜBER DEN MOTOR WISSEN - CONOZCA ALGO DE SU MOTOR

Plug - Bougie
Gluhkerzen - Bujia



●There are 2 types of glow plugs available «NORMAL or TURBO» depending of the type of engine.
Regularly check the condition of the glow plug by taking it out of the engine and checking the condition of the wire, and when the wire becomes dull or matt and the engines stalls without reason change the glow plug.
The spiral of the wire should glow a bright orange-white when connecting the glow plug driver.
If the glow plug wire does not glow, check the battery of the glow plug driver by testing with a new glow plug. If the glow plug driver cannot make the wire glow brightly, then replace or recharge the battery.
When possible use only genuine RB Concept glow plugs, since these have been extensively tested and approved for the maximum performance of our engines.
When the glow plug wire is broken, melted or missing, this is not a good sign, and so it is advised to check your engine entirely for damage before you continue using it.
A broken glow plug wire or the complete disappearance of the wire is usually caused by running the engine too lean, so we suggest that you richen the main-needle setting after you have experienced a glow plug failure, and suggest that you avoid this if you want your engine to last.

●Il existe deux types de bougies : les normales et les turbo.
Vérifiez régulièrement votre bougie en la démontant du moteur. Vérifiez l'état du filament. Si le filament commence à être mat ou déformé, changez la bougie. Si le moteur s'arrête sans raison, changez la bougie.
Le filament doit être orange incandescent lorsque vous branchez le chauffebougie sur la bougie.
Si le filament de la bougie ne devient pas incandescent, vérifiez la batterie de votre chauffe bougie en essayant avec une autre bougie. Si le chauffe bougie n'arrive pas à rendre la bougie suffisamment incandescente, remplacez la batterie ou chargez-la.
N'utilisez que les bougies d'origine RB Concept, car elles sont les seules à vous assurer les meilleures performances et la plus grande fiabilité pour votre moteur. Lorsque le filament est cassé, déformé ou manquant, ce n'est pas un bon signe : nous vous conseillons alors de vérifier intégralement l'état de votre moteur avant de continuer à l'utiliser.
Une bougie cassée ou une perte du filament est majoritairement causée par un réglage trop pauvre du moteur. Après un problème avec une bougie, nous vous conseillons d'enrichir votre réglage. Il est impératif d'éviter ce genre de réglage qui réduit de façon significative la durée de vie de votre moteur.

●Es gibt 2 Arten von Glühkerzen «normale oder Turbo» abhängig von der Art des Motors.
Überprüfen Sie regelmäßig den Zustand der Glühkerze, indem Sie diese aus dem Motor herausdrehen und sich den Drahtes ansehen. Wenn der Draht stumpf oder matt wird und der Motor ausgeht ohne Grund erneuern Sie die Glühkerze.
Die Spirale des Drahtes sollte hell orange leuchten beim Anschließen des Glühkerzensteckers.
Wenn der Glühkerzendraht nicht leuchtet, überprüfen Sie die Batterie des Glühkerzesteckers oder testen gegebenenfalls eine neue. Glühkerze. Wenn der Fehler beim Glühkerzenstecker liegt, dann ersetzen oder laden Sie den Akku.
Wenn möglich verwenden Sie bitte nur Original RB Concept Glühkerzen, da diese ausgiebig mit diesem Motor getestet wurden und die maximale Leistung aus Ihrem Motor herausholen. Wenn der Glühkerzendraht gebrochen, geschmolzen ist oder fehlt, ist das kein gutes Zeichen, so ist es ratsam den Motor ganz zu zerlegen und auf Schäden zu überprüfen, bevor Sie ihn weiter verwenden.
Ein gebrochener Glühkerzendraht oder das vollständige Verschwinden des Drahtes kommt normalerweise wenn der Motor zu mager gefahren wurde. So empfehlen wir Ihnen, den Motor an der Hauptdüsennadel fetter zu machen nachdem Sie die Glühkerze erneuert haben.

●Existen 2 tipos de bujías disponibles « NORMAL o TURBO » dependiendo del tipo del motor.
Regularmente verifique el estado de la bujía retirando la misma del motor y verificar el estado del filamento, y cuando el filamento se vuelve torpe o sin brillo y los motores paran sin cualquier razón, cambie de inmediato la bujía.
La espiral del filamento deberá tener una color blanca anaranjada brillante cuando conectado al chispometro.
Si la bujía no enciende cuando conectada con el chispometro, verifique la batería del chispo, probando con otra bujía. Si la nueva bujía también no queda encendida, entonces reemplace o recargue la batería del chispometro.
Cuando posible utilice solo bujías genuinas de la marca RB, pues estas han sido extensamente estudiadas y probadas para dar las prestaciones máximas de nuestros motores.
Cuando el filamento de la bujía está roto, fundido o desaparecido, esto no es un cosa buena, y así es mejor verificar totalmente su motor antes de continuar usando lo.
Un filamento de bujía roto o desaparecido es normalmente causado por tener la carburación del motor muy pobre, con la aguja de máxima muy cerrada (poco combustible), y el motor demasiado fino, así que sugerimos que, después de cambiar la bujía por una nueva, abra un poco la aguja de máxima, dejando entrar más combustible, evitando de futuro este error si desear que su motor tenga una vida normal.

ADVICE AND DETAILED SETTINGS FOR THE OPERATOR

How to start your engine ?

Note: The piston of the engine can feel tight at the top of its stroke (TDC) when the engine is cold, and this is normal. The piston/sleeve is designed in a way that when the engine has reached its normal temperature this fit is perfect and so the engine produces the best possible power.

1) Fill up the fuel tank.
2) When starting the engine for the first time of the day, prime the engine by covering the exhaust pipe stinger while spinning the flywheel with the help of the starter box for 2 seconds; when using a pull starter, pull 4 to 5 times. This will build up extra pressure in the pipe and in the pressure line to the fuel tank, causing the fuel to be pushed into the carburettor.
3) Spin the flywheel with the help of your starter box (do not apply the glow plug igniter) for about 3 seconds or when using a pull starter pull 4 to 5 times so the fuel goes through the engine. When using the starter box you will notice an increase of rpm, this means the fuel is going through the engine and lubrication is making things easier.
4) Check to be certain that the throttle is closed and then apply the glow plug igniter on the glow plug and start the engine. If the engine does not fire-up immediately, or does not make any sound that it wants to fire-up, then do not keep trying and instead stop for a few seconds keeping the glow plug igniter on the glow plug. After about 10 seconds, try again to start the engine, and if the engine still does not fire-up, repeat the process from point 2. However, if the engine is flooded (too much fuel inside), then remove the glow plug, open the throttle completely, cover the glow plug hole with a piece of cloth, and spin the flywheel with the starter box (or pull starter). The fuel excess will be ejected through the glow plug hole. Before mounting the glow plug again, check the operation of the glow plug with the glow plug igniter.
WARNING : Hydraulic lockup is possible due to an excess of fuel in the engine and causes the cylinder to flood and to prevent the piston from moving upwards. If this happens, DO NOT keep trying to start the engine, or damage may occur. The excessive fuel also prevents the wire from glowing up correctly and so the engine will not start.
5) Once the engine has started, open the throttle a little bit in order to gradually let the engine warm up to the operating temperature. This is an important routine that you should always follow, especially when the engine is still new. The internal parts need to receive lubrication and reach operating temperature before pushing the engine to maximum performances.
TIP: When the piston/sleeve is still new the fit can be very tight so the engine start can be quite difficult. To make this easier, you can heat up the engine with a hairdryer before starting.
If the engine fails to start :
• Check if the glow plug is still working.
• Check if the battery of the glow plug igniter is properly charged.
• Check if the fuel is reaching the carburetor.
• Check that the engine is not flooded.
6) If you have your engine equipped with a pull starter, then proceed as point 1 to 5 above. The only thing which is important to know is never pull the cord all the way out, limit the pulls to 12 inches (30cm) and do not insist when the engine is flooded. You could break the cord which then has worked like a failsafe. If your would not break the cord, then you can probably break something else inside the engine which is even worse.

Running-in procedure

A nitro engine is a mechanical masterpiece and requires careful break-in to allow the internal parts and tight tolerances to match and reach proper operating clearances. The proper break-in of your engine determinates its eventual performance and life. During this procedure, if you run the engine too lean and/or you let the engine take too much rpm, you shorten the life and performance dramatically, and you can also permanently damage the engine. Breaking-in the engine while installed in the car takes some time, but it also allows the driveline components of the car to operate together for the first time under controlled conditions.
1) Once you have started the engine let it run at idle (low RPM) for at least 125cc of fuel (1tank), the idle must be regular, and if the RPM goes down and the engine stalls, you must close the idle needle (1/4 turn at a time), and if the RPM goes up, you must open the idle needle.
2) After the engine has run at idle for 125cc, you should let the engine cool down before restarting it (be certain that the piston is not stopped at TDC), and open the main needle for at least ½ turn more than it was originally set. We now suggest you run the engine on the track so it will be cooled properly. During this process, be sure the engine does not take too much RPM (the engine must be making a sound like a four stroke engine and you must see fuel coming out of the pipe). If the engine takes too much RPM, close the throttle immediately and open the main needle one more turn, and repeat if necessary until the engine suffocates due to too much fuel. In this way, you will be sure there is enough lubrication and the RPM does not get too high. Run the engine like this for at least 375cc of fuel (3 tanks), and avoid extended periods of full throttle running.
3) After this, you can start closing the main needle so the engine takes more RPM but still makes a four-stroke sound and smokes a lot. Continue like this for at least another 375cc of fuel (3 tanks), and avoid extended periods of full throttle running.
4) After this, you can close the main needle further until you reach about 80% of the engine performances (more RPM but still smoking), this for 250cc of fuel (2 tanks)
5) Then, you can really tune the engine up to 90% or 95% of its power but take care so that you do not overheat the engine causingit to loose power. If this happens, stop immediately and open the main needle 1/4 of a turn.
WARNING : During the break-in period the engine must always have a good and constant idle and have plenty of smoke and excessive fuel coming out of the stinger.
6) Carburetor settings : To be able to adjust the carburetor of a nitro engine correctly, you need patience and must try and understand how this works. Sometimes nitro engines are difficult to set, and if you have difficulties, then we suggest you ask your LHS (Local Hobby Shop) or Dealer where you have purchased.
the engine to help you in this matter. If however you prefer to try yourself, here is how:
WARNING : Work only on 1 carburetor adjustment at a time and make only small adjustments, maximum 1/8 of a turn!

Pre adjustments

Once the engine is started, let it reach operating temperature, then proceed as follows:
1) Set the main needle by holding the car off the ground, then open throttle completely. The engine should not completely clean out and should stabilize at 80% of top RPM, but if the engine cleans out completely and the rpm continues to climb too high, close the throttle immediately and open the main needle and repeat the sequence, until the engine does not clean out completely and the rpm stabilizes at 80%. If the engine runs too rich (4-stroking all the way), lean the main needle until the engine just starts to clean out.
2) Set the idle rpm of the engine by holding the car off the ground, then open throttle till the engine rpm reaches the above rpm, and then close the throttle. If the engine stalls, then you need to increase the idle by turning the idle air screw clockwise until the engine does not stall anymore. However, when the idle of the engine remains too high, then you need to lower the idle rpm by turning the idle air screw counter clockwise.
3) Set the idle needle by holding the car off the ground, open the throttle until the engine reaches the 80% rpm, and then close the throttle. If the engine idles for 2-5 seconds and the idle rpm decreases, then the idle needle is set too rich, so lean this setting by turning the idle needle clockwise. Repeat this process until the engine has a constant rpm for at least 20-30 seconds after the throttle has been closed. If the engine idles for 2-5 seconds and then the idle rpm increases, the engine is running too lean at the idle needle, so richen the idle needle by turning it counter clockwise to remedy this.
4) Set the idle rpm by using the idle air screw, and try to find a low but reliable idle rpm. A too high idle rpm makes it more difficult to slow the car during breaking.
WARNING : When adjusting the idle needle, this can affect the idle rpm, use the idle air screw to adjust the low rpm when it becomes too high or too low.
Once you are satisfied with your carburetor settings you are ready to put the car on the track and make the final adjustments.

Final adjustments while driving

When ready with the pre adjustments you are now ready to put the car on the track and start your final adjustments. If you have set your idle needle and idle rpm correctly in the pre adjustment phase then you only need to adjust the main needle to find the correct setting and performances of your engine. Start leaning the main needle by small increments (1/8 of a turn maximum) and run the car again, repeating this sequence until the engine completely cleans out, accelerates well and reaches maximum speed. To prevent your engine from running too hot, it is advised then to richen the main needle (1/8 of a turn counter-clockwise), since running the engine too lean on the main needle will cause the engine to overheat, resulting in excessive engine wear and possible breakage. A possible way to check the engine temperature is to apply a few drops of water on the cylinder head. The drops should evaporate only after 3-5 seconds, If they evaporate immediately the engine is too hot, so richen the main needle (1/4 of a turn counter-clockwise) immediately. Check your engine temperature regularly. Another way of knowing if your engine is running too lean, is when you are driving and the engine starts too loose its power at the low rpm range and no smoke is coming from the exhaust; if this happens, richen the main needle if you do not want to damage the engine. Once properly adjusted, the engine should produce a strong, high-pitched sound at maximum speed, and a thin trail of smoke should be visible from the exhaust tailpipe.

NOTE: The carburetor settings may change with changes in weather conditions, fuel, glow plug or exhaust system. After changing any of these, always richen the main needle ¼ to ½ of a turn and then readjust the main needle again on the track.

NOTE: When the engine stops, the heat of the engine will go into the carburetor and alter the idle rpm. This can translate into a bad idle rpm, especially when you have your idle rpm a little low. This will come back to normal when you have made at least 1 lap on the track again so the carburetor has reached its normal working temperature.

Do s
• Keep your engine clean, both internally and externally.
• Inspect your engine on a regular basis.
• Change your glow plug on a regular basis.
• Change your air filter on a regular basis.
• Completely remove the fuel of the engine when you are finished using the engine for the day.
• Always use an appropriate muffler.

and Don'ts
• Don't clean the engine with water.
• Don't use when the engine is not working right.
• Don't run the engine too hot.
• Don't run the engine without an air filter.
• Don't return the engine to the LHS or Dealer without prior approval'.
• Don't use the engine on public streets or highways.

CONSEILS ET RÉGLAGES DÉTAILLÉS DE LA MOTORISATION

Comment faire démarrer votre moteur ?

Note: Le piston de votre moteur peut sembler forcer au point mort haut, spécialement à froid. C'est tout à fait normal, car le moteur est conçu pour que le piston et la chemise soit parfaitement ajustés lorsque le moteur a atteint sa température de fonctionnement. Ainsi, le moteur procurera sa puissance maximum.

1) Remplir le réservoir.
2) Lorsque vous faites démarrer le moteur pour la première fois de la journée, il faut amorcer le carburant. Débranchez la durit de pressurisation (coté résonateur) et soufflez jusqu'à ce que vous voyez arriver le carburant au carburateur. Vous pouvez placer le carburateur en position plein gaz pour faciliter l'opération.
3) Faites tourner le moteur au moyen du démarreur pendant 3 secondes (ou 5 actions sur la corde dans le cas d'un moteur à lanceur intégré) sans brancher le chauffe bougie de façon à faire circuler l'essence dans le moteur.
4) Vérifiez que le carburateur est en position ralenti. Appliquez le chauffe bougie et faites démarrer le moteur. Si le moteur ne démarre pas, et ne semble pas émettre de bruit d'explosion, patientez quelques secondes en laissant le chauffe bougie et réessayez. Si vous n'entendez toujours aucune explosion, recommencez le processus à l'étape 2. Si le moteur est noyé, qu'il semble dur à faire tourner ou qu'il démarre puis s'arrête en crachant du carburant et en s'engorgeant, démontez la bougie, placez un chiffon au-dessus du trou de bougie et faites tourner le moteur pendant quelques secondes au moyen du démarreur ou du lanceur. Replacez la bougie et réessayez.
ATTENTION : Lorsque le moteur est noyé par l'excès de carburant, il est possible qu'il se bloque. Si cela arrive, n'insistez pas, vous abîmeriez le moteur de façon irrémédiable. L'excès de carburant empêche aussi le filament de s'allumer correctement et le moteur ne démarrera pas.
5) Une fois que le moteur a démarré, accélérez progressivement et laissez le moteur chauffer et arriver à sa température de fonctionnement. C'est une procédure très importante qu'il faut suivre avec précaution tout au long de la vie du moteur. La lubrification du moteur ne sera correcte qu'une fois la température de fonctionnement atteinte : il faudra attendre que cette température soit atteinte avant de demander le maximum de performance au moteur.
ASTUCE : Il peut arriver que le piston soit très serré et que le moteur se bloque au point mort haut. Pour rendre le démarrage plus facile, vous pouvez préchauffer votre moteur au moyen d'un sèche cheveux.
Si le moteur ne démarre pas :
• Vérifiez que la bougie fonctionne correctement.
• Vérifiez que l'accu du chauffe bougie soit correctement chargé.
• Vérifiez que le carburant arrive au carburateur.
• Vérifiez que le moteur ne soit pas noyé.
6) Si votre moteur est équipé d'un lanceur, procédez de manière identique aux chapitres 1à 5. La chose la plus importante est de ne jamais tirer la corde jusqu'à sa limite. Ne tirez jamais plus de 30 cm de corde et n'insistez pas si le moteur est noyé car vous pourriez rompre la corde ou casser une pièce du moteur.

Procédure de rodage

Un moteur thermique est une pièce mécanique de haute technologie qui réclame un rodage soigneux. La qualité du rodage de votre moteur influera sur ses performances et sa fiabilité. Pendant cette procédure, si vous utilisez un réglage trop pauvre ou/et si vous atteignez des régimes trop élevés, vous réduirez de manière dramatique la durée de vie et les performances de votre moteur. Roder le moteur sur la voiture est une opération longue, mais elle permet aussi de mettre en place le moteur dans les conditions dans lesquelles il sera utilisé.
1) Dès que vous avez fait démarrer votre moteur, laissez-le tourner au ralenti pendant au moins un plein de 125cm3. Le ralenti doit être régulier. Si le ralenti descend, fermez le pointeau de reprise par ¼ de tour, si le ralenti monte, vous devez ouvrir le pointeau de reprise par ¼ de tour.
2) Après que le moteur ait consommé 125cm3, laissez-le refroidir en ayant pris soin que le piston ne soit pas bloqué au point mort haut. Ouvrez le pointeau principal de ½ tour au minimum de plus que le réglage de base. Faites démarrer votre moteur et posez la voiture sur la piste et roulez de façon à assurer le refroidissement du moteur. Pendant le rodage, le moteur ne doit surtout pas prendre de régime ! Il doit faire le bruit d'un moteur 4 temps et de l'essence doit couler du résonateur. Si le moteur prend trop de régime, coupez les gaz immédiatement et enrichissez le mélange en ouvrant le pointeau principal jusqu'à ce que le régime soit limité par l'excès de carburant. Rodez le moteur de cette façon en consommant au moins 375cm3 en entrecoupant de périodes de refroidissement.
3) Par la suite, vous pouvez commencer à fermer le pointeau principal de façon à obtenir plus de régime tout en conservant un réglage riche avec beaucoup de fumée et un bruit de moteur à 4 temps pendant encore 375cm3.
4) Ensuite, vous pouvez aller jusqu'à 80% des performances du moteur (plus de régime, mais encore beaucoup de fumée) pendant encore 250cm3.
5) Désormais, vous pouvez régler le moteur à 90, 95% de ses performances, en prenant garde de ne pas faire surchauffer le moteur, lui faisant perdre de la puissance. Si cela arrive, arrêtez-vous immédiatement et enrichissez le moteur d'un ¼ de tour.
ATTENTION : Pendant le rodage, le moteur doit avoir un ralenti stable et un excès de fumée provenant de la sortie d'échappement.
6) Réglages du carburateur : Vous aurez besoin de patience et d'un peu d'expérience pour régler votre moteur avec soin. Si vous rencontrez des difficultés, n'hésitez pas à demander à votre revendeur spécialisé de l'aide pour les réglages. Toutefois, si vous souhaitez régler vous-même votre moteur, suivez les conseils suivants.
ATTENTION : Ne touchez qu'un seul réglage à la fois, et seulement dans de petites proportions, maximum 1/8 de tour à la fois.

Préréglages

Une fois que le moteur est en route et qu'il a atteint sa température de fonctionnement, procédez comme suit :
1) Réglez le pointeau principal de façon à ce que, roues en l'air, le régime se stabilise à 80% du régime maximum. Si le moteur continue à monter en régime sans être limité par le réglage de la richesse, revenez au ralenti et ouvrez le pointeau principal de 1/8 de tour et recommencez jusqu'à ce que le régime se stabilise à 80% du régime maximum. Si le moteur ne prend pas de régime, qu'il tourne comme un 4 temps, fermez le pointeau principal par 1/8 de tour.
2) Réglez le ralenti en ramenant le carburateur au ralenti après avoir accéléré pour dégorger le moteur. Si le ralenti est trop bas et/ou le moteur cale, vissez la vis de ralenti. Si le ralenti est trop haut, dévissez la vis de ralenti.
3) Dégorger le moteur avant de régler le pointeau de reprise. Laissez le moteur au ralenti. Si au bout de 2 à 10 secondes, le régime du ralenti retombe, vissez la vis de reprise. Dégorgez à nouveau le moteur et réessayez. Le régime de ralenti doit rester constant pendant au mois trente secondes. Si au bout de quelques secondes, le régime de ralenti remonte, il faut ouvrir la vis de reprise jusqu'à ce que le régime soit constant.
4) Réglez la vis de ralenti pour obtenir un ralenti raisonnablement fiable sans être excessif. Un ralenti trop haut gênera le pilotage. Un ralenti trop bas risque de provoquer des calages moteurs.
ATTENTION : Lorsque vous réglez le pointeau de reprise, cela influera sur le régime de ralenti. Il sera alors nécessaire de réajuster le ralenti.
Une fois que vous êtes satisfait de vos réglages, posez la voiture et roulez pour effectuer les derniers réglages.

Réglages finaux en roulant

Lorsque vous avez réalisé les réglages de base, il ne vous reste qu'à finir les réglages sur la piste. Si vous avez correctement réglé le pointeau de reprise et le ralenti, vous n'aurez qu'à régler le pointeau principal. Commencez par appauvrir le moteur par 1/8 de tour maximum. Continuez jusqu'à obtenir un fonctionnement clair et jusqu'à ce que le moteur atteigne son régime maximum. Une fois que vous aurez déterminé ce réglage, nous vous conseillons de l'enrichir d'un 1/8 de tour de façon à ne pas risquer de surchauffer, ce qui entraînerait une usure prématurée du moteur. Une méthode pour évaluer la température du moteur est l'application de quelques gouttes d'eau sur la culasse. Les gouttes doivent s'évaporer au bout de 3 à 5 secondes. Si les gouttes s'évaporent immédiatement, enrichissez un peu le moteur d'un 1/8 de tour. D'autre part, si vous sentez que le moteur perd de la puissance, spécialement à bas régime, et que plus aucune fumée ne sort de l'échappement, il faut absolument s'arrêter pour enrichir le moteur en ouvrant le pointeau principal. Une fois correctement réglé, le moteur devra produire un son clair et aigu à haut régime et un léger nuage de fumée doit être visible à la sortie de l'échappement.

NOTE: Le réglage du carburateur peut changer lorsque l'un des éléments suivants change : température, humidité de l'air, carburant, bougies, échappement, filtre à air. Dans ce cas, n'hésitez pas à enrichir votre réglage d'un ¼ de tour avant d'aller rouler, puis réajustez finement votre réglage sur la piste.

NOTE: Lorsque le moteur s'arrête, la température du moteur migre vers le carburateur et altère le ralenti. Le ralenti pourra alors être trop bas et le moteur s'arrêter. Cela s'arrangera après quelques centaines de mètres lorsque le carburateur aura retrouvé son équilibre de température.

A faire
• Maintenez votre moteur propre, à l'intérieur comme à l'extérieur.
• Vérifiez votre moteur régulièrement.
• Changez régulièrement vos bougies.
• Changez régulièrement votre filtre à air.
• Retirez complètement le carburant de votre moteur après la dernière utilisation de la journée.
• Utilisez toujours un résonateur adapté.

Ne pas faire
• Ne pas nettoyer le moteur à l'eau.
• Ne pas utiliser le moteur lorsqu'un élément n'est pas parfait.
• Ne pas faire fonctionner le moteur à trop haute température.
• Ne pas faire fonctionner le moteur sans filtre à air.
• Ne pas retourner le moteur à son revendeur sans son approbation préalable.
• Ne pas utiliser le moteur dans un lieu public ou sur une autoroute.

BERATUNG UND DETAILLIERTE EINSTELLUNGEN FÜR DEN BETREIBER

So starten Sie Ihren Motor !

Hinweis: Der Kolben des Motors kann sich am oberen Totpunkt (TDC) befinden, wenn der Motor kalt ist, ist das normal. Der Kolben ist so beschaffen, daß wenn er seine normale Temperatur erreicht dieses Passform perfekt ist und er so die beste Leistung hat.

1) Füllen Sie den Kraftstofftank.
2) Beim ersten Starten des Motors, muss Sprit herein kommen. Dies schaffen Sie durch zuhalten des Auspuffs wenn Sie das Schwungrad ca. 2 Sekunden auf der Startbox drehen lassen; bei Verwendung eines Seilzugstarter, ziehen Sie 4 bis 5 mal. Dieses baut extra Druck in der Spritleitung auf und in der Druckleitung im Tank, so dass der Kraftstoff in den Vergaser gedrückt wird.
3) Diesen Vorgang bitte ohne Glühkerzenstecker durchführen. Bei Verwendung der Starter-Box erhalten Sie eine Erhöhung der Drehzahl sobald der Kraftstoff in den Motor gelangt.
4) Überprüfen Sie ob der Vergaser geschlossen ist. Danach setzen Sie den Glühkerzenstecker auf die Zündkerze um den Motor zu starten. Wenn der Motor nicht sofort anspringt, dann nicht immer wieder starten, sonder stoppen und den Glühkerzenstecker auf der Zündkerze lassen und nach ca. 10 Sekunden erneut versuchen zu starten. Wenn der Motor immer noch nicht anspringt, wiederholen Sie den Vorgang. Ab Punkt 2. allerdings, wenn der Motor versoffen ist (zu viel Kraftstoff im Inneren), dann entfernen Sie die Zündkerze, öffnen Sie den Vergaserschieber vollständig decken das Zündkerzenloch mit einem Stück Tuch ab, und drehen Sie das Schwungrad mit der Startbox (oder Pull-Starter). Der Kraftstoff Überschuss wird durch das Zündkerzenloch ausgeworfen. Vor dem erneuten Einbau der Zündkerze, überprüfen Sie die Funktion der Zündkerze mit dem Glühkerzenstecker.
ACHTUNG : Wenn sich zuviel Treibstoff im Motor befindet, bewirkt dies das der Kolben nicht nach oben geht im Zylinder. Dann bitte NICHT immer wieder versuchen den Motor zu starten, sonst können Schäden auftreten. Der übermäßige Kraftstoff verhindert auch das die Zündkerze richtig glüht und so der Motor nicht startet.
5) Sobald der Motor angesprungen ist, öffnen Sie den Vergaserschieber ein wenig und lassen Sie den Motor langsam warm werden, bis die Betriebstemperatur erreicht ist. Dies ist eine wichtige Routine, die Sie immer beachten sollten, insbesondere, wenn der Motor noch neu ist. Die inneren Teile müssen Schmierung erhalten und die Betriebstemperatur erreichen, bevor der Motor die maximale Leistung bringt.
TIPP : Wenn die Laufgarnitur noch neu ist, ist die Passform sehr eng und das starten des Motors kann schwierig sein. Um dies zu vereinfachen, heizen Sie den Motor mit einem Fön vor dem Start auf.
Wenn der Motor nicht anspringen.
• Prüfen Sie, ob die Glühkerze noch funktioniert.
• Prüfen Sie, ob die Batterie des Glühkerzensteckers geladen ist.
• Prüfen Sie, ob der Kraftstoff in den Vergaser kommt.
• Überprüfen Sie, daß der Motor nicht versoffen ist.
6) Wenn Sie einen Motor mit Seilzugstarter haben, dann gehen Sie wie aufgeführt von Punkt 1 bis 5 vor. Das einzige, was wichtig zu wissen ist, ziehen Sie nie die Schnur ganz raus. Sie ist 12 Zoll (30cm) lang. Nie ziehen wenn der Motor versoffen ist dann könnte die Schnur reißen. Ebenfalls kann es zu noch schlimmeren Schäden im Motorinneren kommen.

Einlaufprozess

Ein Nitro Motor ist ein mechanisches Meisterwerk und erfordert eine sorgfältigen Einlaufprozess. Damit die einzelnen Teile die einer engen Toleranzen entsprechen, ordnungsgemäß einlaufen um später beste Leistung und Lebensdauer zu entfalten. Während dieser Prozedur, wenn Sie den Motor laufen lassen darf er nie zu mager sein oder mit zu viel U / min laufen, dann verkürzen Sie die Lebensdauer und Leistung dramatisch. Ebenfalls kann es auch dauerhaft zu Motorschäden kommen.
Der Einlaufprozess des Motors im Auto dauert einige Zeit, aber es ist erlaubt das Auto während dieses Prozesses auch zu fahren (unter kontrollierten Bedingungen).
1) Sobald Sie den Motor das erste mal starten, lassen Sie ihn im Leerlauf laufen (niedrige Drehzahl) für mindestens 125 ccm Kraftstoff (1Tankfüllung). Dabei muss die Leerlaufdrehzahl gleichmäßig sein, wenn sie nach unten geht und den Motor abgewürgt, müssen Sie die Leerlaufnadel hereindrehen und wenn die Drehzahl steigt, müssen Sie die Leerlaufnadel herausdrehen. (1/4 Umdrehung jeweils).
2) Nachdem der Motor im Leerlauf 125ccm gelaufen hat, sollten Sie ihn abkühlen lassen, bevor Sie ihn neu starten (sein Sie sich sicher, dass der Kolben nicht auf dem oberen Todpunkt hängt TDC), und öffnen Sie die wichtigsten Nadel für mindestens eine ½ Drehung mehr als diese es ursprünglich waren. Wir empfehlen Ihnen jetzt das Auto auf der Strecke zu fahren, so das der Motor richtig gekühlt wird. Während dieses Prozesses bitte darauf achten, daß der Motor nicht mit zu viel Drehzahl (RPM) gefahren wird (der Motor muss ein Geräusch wie ein Viertakt Motor machen und Sie müssen sehen das Rauch aus dem Auspuff kommt). Wenn der Motor zu viel Drehzahl bekommt, schließen sie sofort das Gas und öffnen Sie die Hauptdüsennadel und bei Bedarf wiederholen Sie diesen Vorgang, bis der Motor durch zu viel Kraftstoff erstickt. Auf diese Weise sind Sie sicher, daß er genügend Schmierung bekommt und die Drehzahl nicht zu hoch ist. Lassen Sie den Motor so laufen für mindestens 375cc vom Kraftstoff (3 Tanks), und vermeiden Sie längere Hochtouren.
3) Danach können Sie anfangen den Motor magerer zu machen und die Hauptdüsennadel zu schließen, damit der Motor mehr Drehzahl (RPM) bekomt, aber weiterhin wie ein Viertakter klingt und leicht aus dem Auspuff raucht. Mit dieser Einstellung fahren Sie weitere 375cc von Kraftstoff (3 Tanks), und vermeiden Sie ebenfalls auch hier längere Hochtouren.
4) Danach können Sie die Hauptdüsennadel weiter schließen, bis Sie etwa 80% der Motorleistungen erreicht haben (mehr RPM, aber immer noch rauchen), dies für 250ccm vom Kraftstoff (2 Tanks).
5) Dann können Sie die Hauptdüsennadel weiter schließen, bis Sie 90% oder 95% der Motorleistung erreicht haben. Aber achten Sie darauf, daß Sie den Motor nicht überhitzen, denn dann verliert er an Leistung. Wenn dies geschieht, stoppen sie sofort und öffnen die Hauptdüsennadel wieder eine ¼ Umdrehung.
ACHTUNG : Während der Einlaufphase des Motors muss immer eine gute und konstante Leerlaufdrehzahl vorhanden sein und viel Rauch sowie übermäßig Öl aus dem Resorohr kommen.
6) Vergasereinstellung : Um den Vergaser eines Nitro Motor richtig einzustellen, müssen Sie Geduld haben und versuchen zu verstehen, wie er funktioniert. Manchmal sind Nitro Motoren schwer einzustellen und wenn Sie Schwierigkeiten haben, dann empfehlen wir Ihren Fachhändler zu fragen wo Sie das Modell gekauft haben. Er wird Ihnen in dieser Angelegenheit sicher helfen.
Wenn Sie aber lieber selbst ausprobieren, so geht's:
ACHTUNG : Stellen Sie immer nur an einer Vergasernadel und machen nur kleine Anpassungen, maximal 1 / 8 Umdrehung.

Pre Anpassungen

Sobald der Motor gestartet wird, lassen Sie ihn auf Betriebstemperatur kommen, dann gehen Sie wie folgt vor:
1) Öffnen Sie den Vergaserschieber und geben Gas dabei schliessen Sie die Hauptdüsennadel bis der Motor 80% seiner Höchstdrehzahl erreicht hat. (Am besten in der Hand oder auf der Startbox) Nicht zu lange Gas halten das der Motor nicht überdreht. Wenn die Drehzahl zu stark steigt schließen Sie das Gas und öffnen die Hauptdüsennadel und wiederholen den Vorgang bis der Motor 80% der Höchstdrehzahl erreicht.
2) Die Leerlaufdrehzahl des Motors stellen Sie ein, indem Sie einmal kurz Vollgas geben und den Vergaser dann wieder schließen. Wenn der Motor nun im Leerlauf fast ausgeht ist die Leerlaufdrehzahl zu niedrig und Sie müssen diese erhöhen. Drehen Sie die Leerlaufschraube im Uhrzeigersinn herein, bis der Motor nicht mehr ausgeht. Allerdings, wenn der Leerlauf des Motors zu hoch ist, dann müssen Sie die Leerlaufdrehzahl reduzieren durch drehen der Schraube gegen den Uhrzeigersinn.
3) Die Übergangsnadel des Motors stellen Sie ein, indem Sie einmal Vollgas geben bis der Motor 80% der Höchstdrehzahl erreicht und den Vergaser dann wieder schließen. Wenn nun der Motor innerhalb von 2-5 Sekunden im Leerlauf stark abfällt ist der Motor zu fett, dann schließen Sie die Übergangsnadel im Uhrzeigersinn. Wiederholen Sie diesen Vorgang, bis der Motor eine konstante Leerlaufdrehzahl für mindestens 20-30 Sekunden hält nachdem der Vergaser geschlossen wurde. Wenn der Motor im Leerlauf für 2-5 Sekunden die Leerlaufdrehzahl erhöht, dann ist der der Motor zu mager und die Übergangsnadel muss geöffnet werden durch drehen gegen den Uhrzeigersinn.
4) Passen Sie nun erneut die Leerlaufdrehzahl mit Hilfe der Leerlaufschraube an und versuchen eine niedrige Leerlaufdrehzahl zu finden die aber zuverlässig den Motor laufen lässt. Eine zu hohe Leerlaufdrehzahl macht es schwieriger das Auto auf eine Kurve zuzufahren und zu bremsen.
Sobald Sie sich mit Ihrer Vergasereinstellungen zufrieden sind können Sie nun das Auto auf die Strecke setzen um letzte Änderungen vorzunehemn.

Die endgültigen Einstellung während der Fahrt.

Wenn Sie fertig sind mit den Voreinstellungen, und diese gut gefunden haben dann können Sie die letze Einstellung auf der Strecke vornehmen. Wenn Sie Ihr Leerlaufnadel gut eingestellt haben und die Leerlaufdrehzahl korrekt in der Pre Phase der Anpassung justiert wurde, brauchen Sie nur noch die Hauptdüsennadel weiter zuzudrehen für die richtige Einstellung und Leistungen Ihres Motors.
Beschleunigen Sie das Auto auf der Strecke bis der Motor seine maximale Geschwindigkeit erreicht. Wenn diese nicht ausreicht schließen Sie die Hauptdüsennadel weiter bis Sie bei 100% sind (Nadel in kleinen Schritten (8.1 eines Zuges maximal)).
Um zu verhindern das Ihr Motor zu heiß läuft ist es wichtig das er genügend Schmierung bekommt. Ein zu mageres Fahren führt zu Überhitzung und einem Leistungsverlust sowie Schäden des Motors (8.1 Nadel gegen den Uhrzeigersinn herausdrehen).
Ein möglicher Weg, um die Motortemperatur zu prüfen ist es, ein paar Tropfen Wasser auf dem Zylinderkopf zu geben. Die Tropfen sollten nach 3-5 Sekunden verdampfen, wenn sie sofort verdampfen ist der Motor zu heiß, dann sofort die Hauptnadel (4.1 gegen den Uhrzeigersinn drehen). Überprüfen Sie Ihre Motortemperatur regelmäßig. Eine weitere Möglichkeit wenn Ihr Motor zu mager läuft ist, wenn Sie fahren und der Motor beim Hochdrehen stottert oder ruckelnd Gas an nimmt, sowie kein Rauch aus dem Auspuff kommt. Wenn dies geschieht, dann sofort die Hauptnadel (4.1 gegen den Uhrzeigersinn drehen) um dem Motor nicht zu beschädigen.
Einmal richtig eingestellt, sollte der Motor einen starken, hohen Ton haben seine maximaler Geschwindigkeit erreichen und eine dünne Rauchfahne sollte aus dem Auspuff sichtbar sein.

HINWEIS: Die Vergasereinstellungen können mit Veränderungen der klimatischen Änderungen Bedingungen, Kraftstoff, Glühkerze oder der Auspuffanlage sich verändern. Wen sich eine der Komponenten ändert machen Sie Ihren Motor immer an der Hauptdüsennadel ¼ bis ½ Drehungen fetter und dann nachjustieren der Hauptdüsennadel auf der Strecke.

HINWEIS: Wenn der Motor ausgeht, wird die Hitze des Motors in den Vergaser geleitet und verändern die Leerlaufdrehzahl. Diese sinkt dann ab, besonders wenn Sie Ihre Leerlaufdrehzahl ein wenig niedrig eingestellt haben führt dies beim Neustart zum ständigen ausgehen. Die Leerlaufdrehzal ist wieder normal, wenn Sie mindestens 1 Runde auf der Rennstrecke gefahren sind, so dass der Vergaser seine normale Betriebstemperatur wieder erreicht hat.

Pflegehinweise
• Halten Sie Ihren Motor sauber, sowohl innen als auch aussen.
• Kontrollieren Sie regelmäßig den Motor.
• Wechseln Sie regelmäßig die Glühkerze.
• Wechseln Sie in regelmäßigen Abständen den Luftfilter.
• Entfernen Sie den Kraftstoff aus dem Motor, wenn Sie die Fahrten für den Tag abgeschlossen haben.
• Verwenden Sie immer einen geeigneten Schalldämpfer.

Nicht erlaubt:
• Reinigen Sie den Motor nicht mit Wasser.
• Nicht fahren, wenn der Motor nicht richtig funktioniert.
• Fahren Sie den Motor nie zu heiß.
• Fahren Sie den Motor nie ohne Luftfilter.
• Fahren Sie das Auto nie auf öffentlichen Straßen.

CONSEJOS Y AJUSTES DETALLADOS PARA EL UTILIZADOR

¿ Cómo arrancar su motor ?

Nota: El pistón del motor puede sentir apretado en el punto muerto superior (PMS) cuando el motor está frío, y eso es normal. El cilindro / pistón están diseñados de cierta manera para que queden perfectos y totalmente ajustados cuando el motor tenga alcanzado su temperatura normal de funcionamiento, alcanzando ahí también su máxima potencia.

1) Llene hasta el tope el depósito de combustible.
2) Al arrancar el motor por la primera vez del día, tape la salida de escape con un paño grueso y haga girar el volante con la ayuda de la caja de arranque durante 2 segundos; si su motor tiene tirador, tire 4 o 5 veces. Esto hará extra-presión en el escape y tubo de presión, empujando el combustible directamente para el carburador y con eso facilitar el arranque.
3) Gire el volante de inercia utilizando una caja de arranque (aún no utilice el chispometro) durante cerca de 3 segundos o se su motor tiene tirador, tire 4 a 5 veces, para que el combustible pase cuidadosamente por todo el motor. Cuando utiliza la caja de arranque notará un aumento de revoluciones del motor, esto significa el combustible está entrando en el motor y su lubricación esté haciendo las cosas más fáciles.
4) Confirme que el acelerador está en la posición de neutro y entonces ponga el chispometro en la bujía y arranque el motor. Si el motor no arranca inmediatamente, o no hace sonido que confirme que quiere arrancar, es mejor que no siga intentando, pero parar, retirar el chispometro de la bujía y esperar algunos segundos. Después de cerca de 10 segundos, volver a intentar arrancar el motor. Se no arranca deberá repetir todos los pasos desde el punto 2). Sin embargo, si el motor está inundado (demasiado combustible adentro), entonces quite la bujía, acelere al máximo, cubra el agujero de la bujía con un paño, y gire el volante de inercia con la caja de arranque(o tire el tirador). El exceso de combustible se expulsará completamente por el agujero de la bujía.
Antes de atornillar de nuevo la bujía en su sitio, verifique se la bujía está con buena calidad con la ayuda del chispómetro.
ATENCIÓN : La imposibilidad de movimiento del pistón hacia arriba es posible debido a un exceso del combustible en el interior del cilindro del motor. Si esto sucede, no siga intentando arrancar el motor, pues eso puede causar daño. El combustible excesivo también impide que la bujía se encienda correctamente, impedindo que el motor pueda arrancar.
5) Una vez que el motor ha arrancado, acelere un poco para que gradualmente el motor alcance su temperatura normal de funcionamiento. Esto es una rutina importante que deberá siempre seguir, especialmente cuando el motor sea nuevo. Las partes internas necesitan recibir lubricación y alcanzar la temperatura normal de funcionamiento antes de acelerar el motor al máximo de sus prestaciones.
SUGERENCIA : Cuando el grupo cilindro/pistón es nuevo el ajuste puede estar muy cerrado y apretado y así el arranque del motor puede ser bastante difícil. Para hacer que este sea más fácil, puede calentar el motor con un secador de pelo antes de arrancar.
Si el motor no arranca:
• Verificar se la bujía está en buenas condiciones.
• Verificar si la batería del chispometro está bien cargada.
• Verificar si el combustible llega al carburador.
• Verificar que el motor no está desbordado de combustible.
6) Si su motor está equipado con tirador, entonces proceda conforme el punto 1 a 5 arriba. La única cosa importante para saber es que jamás tire todo el cordel, limitando los tirones hasta 30cm y no insista cuando el motor está desbordado de combustible. Usted puede romper el cordel que entonces está trabajando como un fusible. Si usted no rompe el cordel, entonces puede romper probablemente algo dentro del motor que es aún muy peor.

Procedimiento de Rodaje

Un motor es una obra maestra de mecánica y requiere un rodaje cuidadoso para permitir que los componentes internos y las tolerancias apretadas se acoplen totalmente y alcanzan su perfecto funcionamiento. El rodaje apropiado de su motor determina sus prestaciones y durabilidad. Durante este procedimiento, si su motor está muy cerrado/fino (poco combustible) y/o deja que el motor suba demás las RPM, usted acorta drásticamente la vida y prestación, y puede también causar daño permanentemente en el motor. Rodar el motor mientras es instalado en el coche demora más tiempo, pero también permite que los componentes de transmisión del coche hagan su rodaje en conjunto por primera vez, bajo condiciones controladas.
1) Una vez que usted ha arrancado el motor lo deje trabajar al ralenti (RPM bajo), con el coche parado, durante al menos 125cc del combustible (1 depósito), el ralenti debe ser regular, y si las RPM bajan y el motor para, usted debe cerrar la aguja de bajos (1/4 vuelta de cada vez), y si las RPM suben, debe abrir la aguja de bajos; 2) Después del motor tener consumido 1 depósito, trabajando en ralenti, usted debe dejar que el motor refresque antes de empezar de nuevo (asegúrese que el pistón no está parado en el punto muerto superior PMS), y abra la aguja de máxima al menos ½ vuelta más que lo que estaba originalmente. Sugerimos ahora que siga rodando el motor con el coche en la pista para que pueda tener una refrigeración correcta. Durante este proceso, esté seguro el motor no hace demasiadas RPM (el motor debe estar haciendo un sonido como un motor de 4 tiempos y usted debe ver el combustible salir por el escape). Si el motor hace demasiadas RPM, corte el acelerador de inmediato y abra 1 vuelta más la aguja de máxima, y repita eso si necesario hasta el motor parar debido a demasiado combustible. De este modo, usted estará seguro que hay bastante lubricación y las RPM no serán demasiado altas. Rode el motor así durante al menos 3 depósitos de combustible, y evite siempre longos períodos con el acelerador a tope; 3) Después de esto, puede empezar cerrar la aguja de máxima y así el motor hace más RPM pero todavía haga un sonido de cuatro tiempos y fuma mucho. Continúe así durante al menos otros 3 depósitos, evitando longos periodos de acelerador a tope; 4) Después de este, puede cerrar la aguja de máxima hasta que alcanza el 80% de las prestaciones finales de su motor (más RPM pero todavía humeante), esto durante 2 depósitos; 5) Entonces, puede carburar realmente el motor hasta 90% o 95% de su potencia total pero tenga cuidado de modo a que usted no recalienta el motor, pues así pierde su potencia. Si esto sucede, pare de inmediato y abra 1/4 de vuelta la aguja de máxima.
ATENCIÓN : Durante el periodo de rodaje el motor debe tener siempre un ralenti constante y tiene de tener bastante humo bien como exceso de combustible saliendo del escape.
6) Carburación : Para ser capaz de carburar un motor correctamente, usted necesita de paciencia y debe probar y comprender cómo todo esto funciona. A veces los motores son difíciles para carburar, y si tiene dificultades, entonces sugerimos que usted pida en su tienda para ayudarle sobre eso. Sin embargo, si usted prefiere probar, aquí está cómo hacerlo:
ATENCIÓN : Trabaje sólo en 1 ajuste de carburador a la vez y haga sólo ajustes pequeños, máximo 1/8 de vuelta !

Ajustes previos

Una vez que el motor tenga arrancado, déjelo alcanzar su temperatura normal de funcionamiento y, entonces, proceda como sigue:
1) Ajuste la aguja de máxima con la ruedas del coche fuera del suelo, abriendo, entonces, el acelerador a tope. El motor no debe quedar limpio completamente y debe estabilizar al 80% de RPM máximas, pero si el motor queda limpio completamente y las RPM continúan subiendo demasiado alto, corte el acelerador inmediatamente y abra la aguja de máxima, repitiendo la sucesión hasta que el motor no quede limpio y las RPM estabilizan al 80%. Si el motor está muy abierto (trabajando como unos 4 tiempos), cierre la aguja de máxima hasta que el motor empiece a quedar limpio.
2) Ajuste el ralenti del motor con las ruedas del coche fuera del suelo, acelerando, entonces, al máximo y, entonces, corte el acelerador. Si el motor tos, entonces necesita aumentar el ralenti atornillando el tornillo del ralenti según los punteros del reloj hasta que el motor no se atolle jamás.
Sin embargo, cuando el ralenti del motor queda demasiado alto, entonces usted necesita bajar las RPM destornillando el tornillo del ralenti, girando en el sentido contrario a los punteros del reloj.
3) Ajuste la aguja de bajos con las ruedas del coche fuera del suelo, acelerando hasta que el motor alcanza las RPM de 80% y, entonces, corte el acelerador. Si el motor queda en ralenti durante 2-5 segundos y después baja las revoluciones, entonces la aguja de bajos está demasiado abierta, debiendo ser cerrada girando en el sentido de los punteros del reloj. Repita este proceso hasta que el motor tenga el ralenti constante durante 20-30 segundos, después de cerrar el acelerador. Si el motor está en ralenti durante 2-5 segundos y, entonces, sube las RPM, el motor está muy pobre (muy cerrado), en la aguja de bajos, debiendo ser abierta girando en el sentido contrario al reloj, para solucionar el error.
4) Ajuste el ralenti con el tornillo propio, y intente buscar un bajo ralenti pero siempre muy constante y confiable. El ralenti demasiado alto lo hace más difícil frenar el coche.
ATENCIÓN : Al ajustar la aguja de bajos, esto puede afectar el ralenti, y, por eso, utilice el tornillo de ralenti para ajustarlo cuando las RPM son demasiado altas o demasiado bajas.
Una vez que está satisfecho con su carburación, ya puede poner su coche en la pista y empezar a hacer los ajustes finales.

Ajustes finales mientras conduce

Cuando está terminado con los ajustes previos está ahora listo para poner su coche en la pista y empezar sus ajustes finales. Si la aguja de bajos y el ralenti están bien ajustados durante los ajustes previos, usted ahora solo necesita de ajustar la aguja de máxima para buscar la carburación perfecta de su motor e sacar todas sus mejores prestaciones.
Empiece cerrando la aguja de máxima con incrementos pequeños (1/8 de vuelta) y vuelva a la pista de nuevo, repitiendo esta sucesión hasta que el motor quede completamente limpio y sin tos, tenga buena aceleración y alcance su velocidad máxima. Para impedir que su motor quede demasiado caliente, es aconsejado abrir la aguja de máxima (1/8 de vuelta en sentido contrario al de los punteros del reloj), pues un motor muy pobre, con poco combustible, con la aguja de máxima demasiado cerrada, queda muy caliente, pierde potencia y puede tener daños, desgaste prematuro e posible fin del motor.
Una posible vía para verificar la temperatura del motor es aplicar unas cuantas gotas de agua o saliva en la culata del motor. Las gotas deberían evaporar sólo después de 3-5 segundos, si evaporan inmediatamente el motor está demasiado caliente, abra así la aguja de máxima (1/4 de vuelta en sentido contrario al de los punteros del reloj) inmediatamente. Verifique la temperatura del motor regularmente.
Otra vía de saber si su motor está trabajando demasiado cerrado, es cuando está pilotando y su motor empieza perdiendo potencia en bajos y no sale humo del escape; si esto sucede, abra la aguja de máxima si no quiera dañar el motor.
Una vez correctamente carburado, el motor debe producir un fuerte sonido a velocidad máxima, y un rastro delgado del humo debe ser visible saliendo del escape.

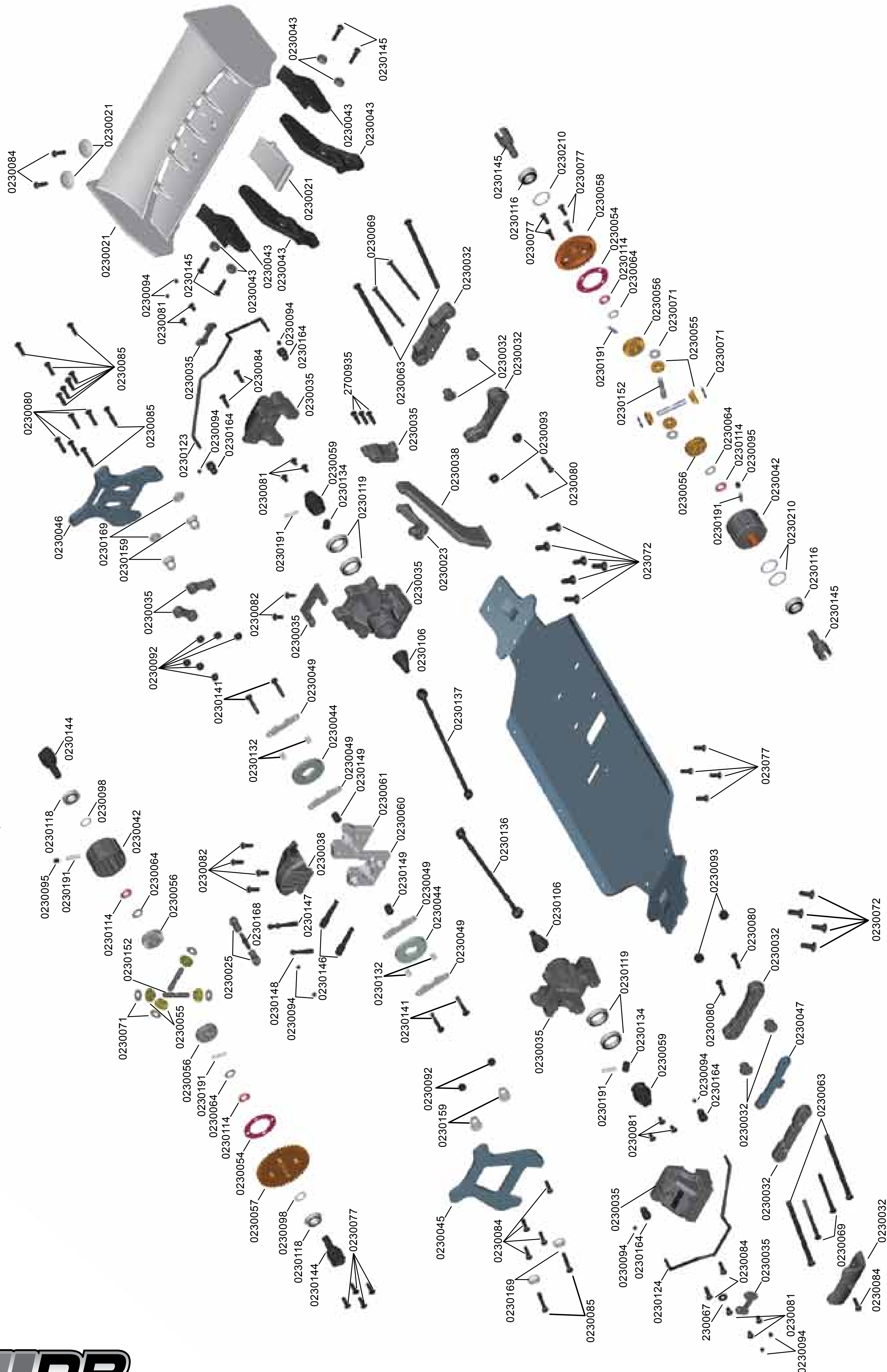
NOTA: La carburación puede cambiar con cambios en las condiciones del tiempo, combustible, bujía o sistema de escape. Siempre que cambiar cualquier de las variantes, debe abrir la aguja de máxima ¼ a ½ de vuelta y entonces reajuste la aguja principal de nuevo en la pista.

NOTA: Cuando el motor para, el calor del motor entra en el carburador y altera el ralenti. Esto puede traducirse en un mal ralenti, especialmente cuando tiene su ralenti un poco bajo. Esto vuelve otra vez normal después de 1 vuelta en la pista y, así, el carburador alcanza otra vez su normal temperatura.

Hacer
• Mantenga su motor limpio, interna y externamente.
• Inspeccione su motor regularmente.
• Cambie la bujía regularmente.
• Cambie el filtro de aire regularmente.
• Quite completamente el combustible del motor cuando tenga terminado la utilización del motor en el día.
• Siempre use un sistema de escape apropiado.

No hacer
• No limpie el motor con agua.
• No utilice el motor cuando no está funcionando bien.
• No utilice el motor con demasiado calor.
• No utilice el motor sin filtro de aire.
• No retorne motor para su tienda sin previa aprobación.
• No use el motor en calles públicas o carreteras.

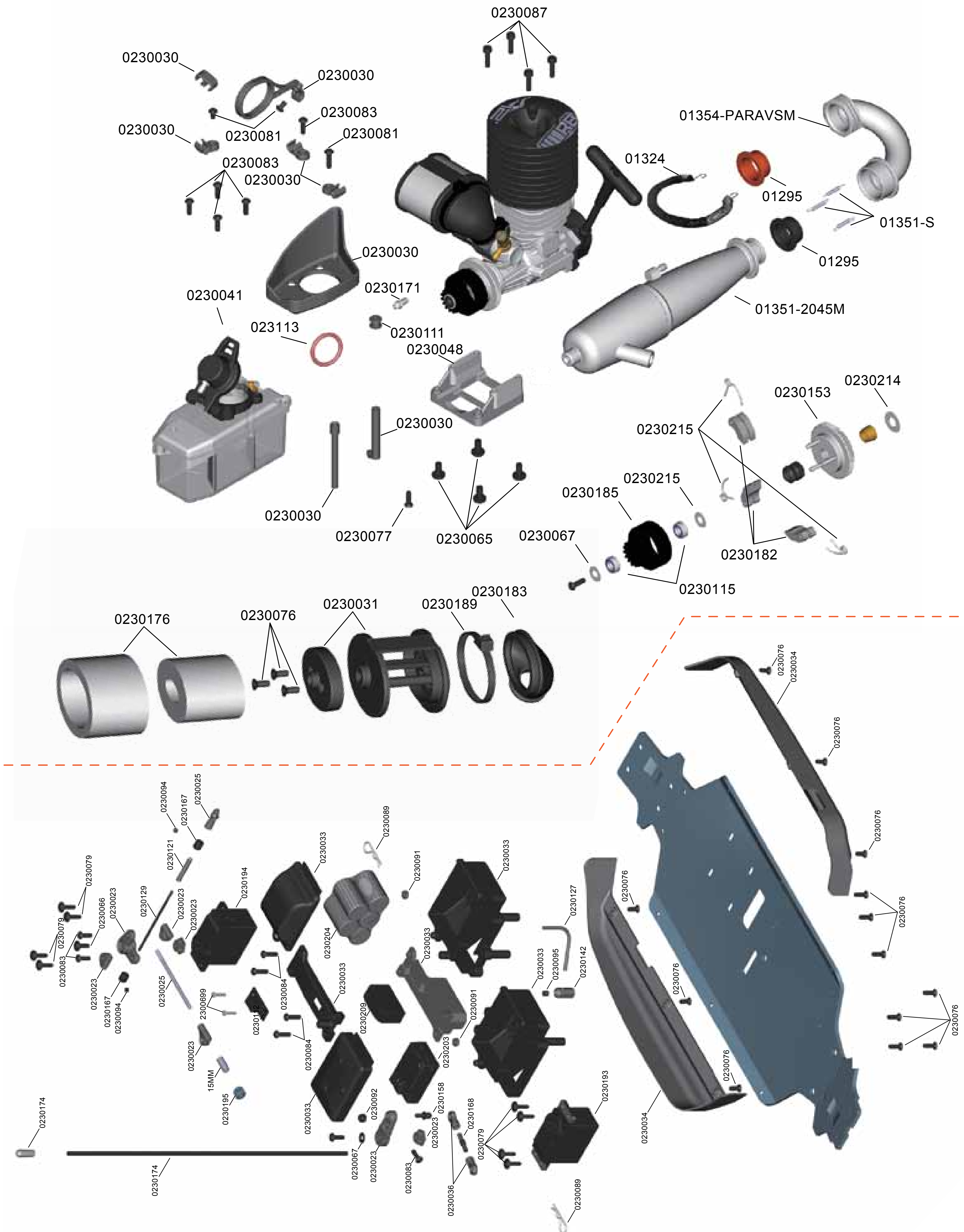
EXPLODED VIEW - ÉCLATÉ - EXPLOSIONSZEICHNUNG - VISTA ESQUEMÁTICA



EXPLODED VIEW - ÉCLATÉ - EXPLOSIONSZEICHNUNG - VISTA ESQUEMÁTICA



EXPLODED VIEW - ÉCLATÉ - EXPLOSIONSZEICHNUNG - VISTA ESQUEMÁTICA



Parts list - Liste des pièces - Teileliste - Lista de piezas

0230021	Buggy Wind (white)
0230022	Wheel chrome (4)
0230023	Steeing Servo Saver Set
0230024	Shock Parts Set
0230025	Rod End Set
0230026	Steering Hub Set 12°
0230027	125 cc Fuel Tank Set
0230028	Front Spindle Set
0230029	Rear Hub Set
0230030	Buggy Fuel Tank Parts Set
0230031	Air Filter Set
0230032	Arm Brace Set
0230033	Radio Box Set
0230034	Side Plate Set
0230035	Gear Box Set
0230036	Lower Sus Arm Set
0230037	Shock Top And Bottom Set
0230038	Suport Set
0230041	Complete assembled fuel tank
0230042	Diff Case Set
0230043	Wing Stay Set
0230044	Break Disk 3.0mm (2)
0230045	Shock Tower Front
0230046	Shock Tower Rear
0230047	Front Arm Brace
0230048	1-8 Buggy Chassis
0230049	Break Pad 1.5mm (4)
0230050	Streeing Plate
0230051	Forge Turn Buckle M5X40mm (2)
0230052	Forge Turn Buckle M4X52mm (2)
0230053	Forge Turn Buckle M5X58mm (2)
0230054	Diff case Washer (3)
0230055	Bevel Gear 10T Sintering Metal (12)
0230056	Bevel Gear 20T Sintering Metal (6)
0230057	Center Diff Gear 46T
0230058	Diff Ring Gear 43T
0230059	Diff Ring Gear10T
0230060	Center Differential Block (Casting) front
0230061	Center Differential Block (Casting) rear
0230062	Engine Mount-Die Cast
0230063	Screw Shaft M4x75mm
0230064	Washer 6x10x0.2mm (10)
0230065	Binder Cap H. Screw M4x8mm (10)
0230066	Flanged Head Socket T.P. Screw M3x10 (10)
0230067	Washer 3x8x0.5mm (10)
0230068	Screw Shaft M4x3.0x16mm (2)
0230069	Screw Shaft M3x20x45 (2)
0230070	Buttom Head Screw Shaft M3x4x52 (2)
0230071	Washer 4x10x0.15 (10)
0230072	Flat Head Shocket Screw M4x12 (10)
0230073	Spring Pin 3x22mm (10)
0230074	Bottom Head Socket Screw M4x16mm (10)
0230075	Flat Head Socket Screw M3x6 (10)
0230076	FlatHead Socket Screw M3x8 (10)
0230077	Flat Head Socket Screw M3x10 (10)
0230078	Flat Head Socket Screw M3x15 (10)
0230079	Flanged Head Socket T.P. Screw M3x12 (10)
0230080	Bottom Head Screw M3X15
0230081	Bottom Head Screw M3x5mm
0230082	Bottom Head Screw M3x8mm
0230083	Bottom Head Screw M3x10mm
0230084	Bottom Head Screw M3x12mm
0230085	Bottom Head Screw M3x20mm
0230086	Nylon Nut M3 (Thin) (10)
0230087	Cap Head Screw M3x12mm
0230088	Receiver box cover (10)
0230089	Body Pin (10)
0230090	Bottom Head Screw M4x12mm
0230091	Hub Nut M3 (10)
0230092	M3 Nylon Nut (10)
0230093	M4 Nylon Nut (10)
0230094	Set Screw M3x3 (10)
0230095	Set Screw 4x4mm (10)
0230096	MSCB 04100 4x10mm Set Screw (10)
0230097	Tools set (6)
0230098	Washer 8x10x0.5 mm
0230104	Differential Shaft Protection Sleeve
0230105	Driveshaft Boot Wheel Axle (4)
0230106	Protection Central Axle Sleeve
0230107	Shock Diaphragm 16mm
0230109	O-Ring P4M (ID3.8 t1.9) (10)
0230110	Rubber Boot 38mm (4)
0230111	Fuel Tank Rubber (2)
0230112	Switch cover
0230113	O-Ring P18 2.4x17.8mm (10)
0230114	O-RING 6x9.5x1.9 (Red) (10)
0230115	B021 Ball Bering 5x10x4mm (2)
0230116	Bearing 8x16x5mm (2)
0230117	Bearing 6X10X3 (2)
0230118	Flange Bearing 8X14X4mm (2)
0230119	Bearing 12.7x19.05x4.0mm (2)
0230120	Bearing 8x14x4mm (2)
0230121	Spring ID 3.0x20mmx16C
0230123	Anti-roll Bar-Rear (Black)
0230124	Anti-roll Bar- Front (Black)
0230125	Shock Spring (2)
0230126	Shock Spring (2)
0230127	Tuned Pipe Mounting Wire
0230128	Servo Protection Spring
0230129	TH Rod-New

Parts list - Liste des pièces - Teileliste - Lista de piezas

0230130	Exhaust Spring (2)
0230131	Clutch Spring 1.0mm (3)
0230132	Brakepad spring (4)
0230133	CVD Axle (2)
0230134	CVD Connecting Shaft (4)
0230135	CVD Dog Bone 94mm
0230136	CVD Dog Bone 106mm
0230137	CVD Dog Bone 111mm
0230138	Axle (2)
0230139	Dog Bone 8x95mm (2)
0230140	Servo Saver Shaft
0230141	Brake screw
0230142	Tuned Pipe Mount
0230143	Servo Saver Nut
0230144	Mid Diff Shaft 8x13x29mm (2)
0230145	Diff Shaft 8X12X29mm (4)
0230146	Brake Shaft (2)
0230147	Brake Linkage-A
0230148	Brake Linkage-B
0230149	Convex Axis Brake (2)
0230150	Shock Body 16x49mm Alloy (2)
0230151	Pilot Shaft (2)
0230152	Trench Pin (6)
0230153	Fly Wheel-Machine Cut
0230154	RB Hub Nut 17mm (2)
0230155	RB Hub 17mm (2)
0230156	Shock Mount 8x17mm
0230157	Fly Wheel Nut
0230158	Ball Axle 4.8mm (3)
0230159	Ball Washer 8x10mm
0230160	Steering Adapter
0230161	Ball 8x9mm (10)
0230162	Ball 5.8x5.8mm (10)
0230163	Ball 3x6.8x6mm (10)
0230164	Ball 3x5.8x11mm (10)
0230165	Ball 3x6.8x9mm (10)
0230166	Collar 9x6mm
0230167	M3 Stopper
0230168	Bilateral Screw M3x18mm (3)
0230169	Aluminum Washer (10)
0230170	Axle Set 9.5x9mm (4)
0230171	Pressure Return Nipple (2)
0230172	Shock Shaft 4x60mm (2)
0230173	Buggy Block Tires (2)
0230174	Antenna with cap
0230176	Foam air filter in & out (3)
0230178	Tire Insert (2)
0230175	Tape single side foam 25x60mm
0230182	Clutch shoes
0230183	Air filter manifold
0230185	Clutch Bell-15T
0230189	Nylon Strap3.5x150mm (Black) (10)
0230190	RBOne clear body + windows mask
0230191	Pin 2.5x12mm (10)
0230193	Metal Gear Servo 8.0 kg
0230194	Standard Servo 4.1 kg
0230195	Stoper 3x9xM3
0230196	TH Rod M3x60 mm
0230197	RBOne Nitro body (Orange) with stickers
0230198	RBOne Nitro body (Blue) with stickers
0230199	RBOne Nitro body (Red) with stickers
0230200	RBOne Nitro body (Yellow) with stickers
0230201	Stickers RBOne
0230202	Transmitter 2,4GHz + decals
0230203	Receiver 2,4GHz + decals
0230204	Receiver batery pack 6V
0230205	Complete screws, nuts & shims set
0230208	Complete ball bearing set
0230209	Switch
0230210	Washer 13*16*0.2 (10)
0230213	Instruction manual RBOne
0230214	Washer 7*12*0.5(10)
0230215	Washer 5*9*0.3(10)
01351-2045M	In-line exhaust pipe (with springs)
01354-PARAVSM	In-line manifold (with springs)

STANDARD ENGINE
01011-RTR
PULLSTART ENGINE
01011-RTRPS

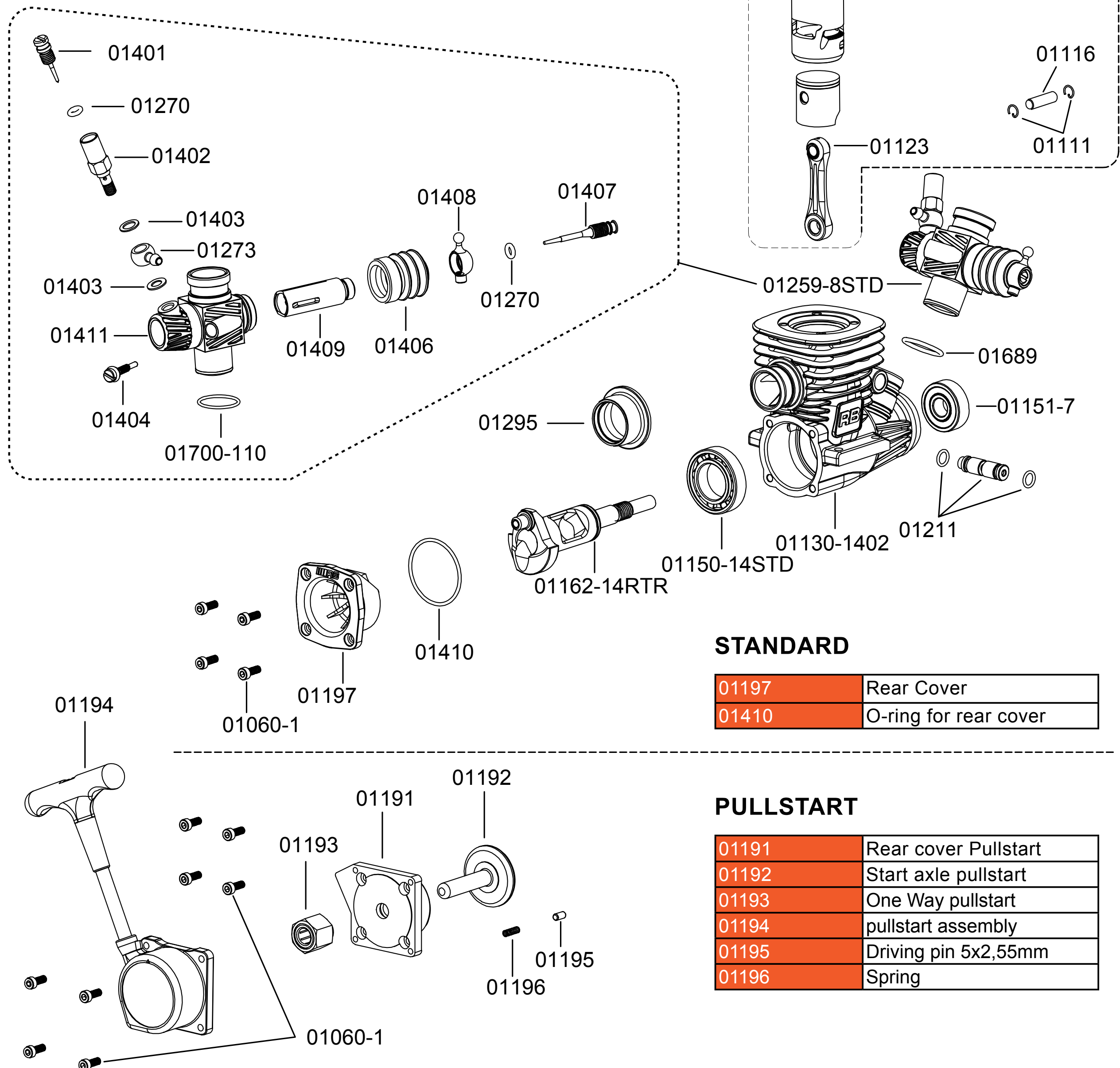
CARBURETOR

01259-8STD	Carburettor 7mm
01270	O-ring
01273	Intake fuel-pipe
01401	Main needle
01402	Main needle holder
01403	Alu rings
01404	Air screw
01406	Dust protection
01407	Idle needle
01408	Servo lever carburettor
01409	Slide
01411	Carburator body 7mm
01700-110	Outer O-ring carburetor

ENGINE

01051-6	Glowplug CP-02 Turbo No.6
01060-1	Set hex. screws engine
01060-1	Set hex. screws engine
01076-RTR	Cooling head
01085-RTR	Combustion chamber Turbo
01102-2	Head shims 0.2mm
01111	Wrist pin clips
01116	Wrist pin
01123	Conrod
01130-1402	Carter
01146-3RTR	Piston/liner with conrod assembled
01150-14STD	Main bearing
01151-7	Front bearing 7x19 2RS(rubber shield)
01162-14RTR	Crankshaft
01211	Wrist pin carburettor
01295	Gasket engine/manifold
01689	O-ring shaft carb. carter

01051-6
TURBO
01060-1
01076-RTR
01085-RTR
01102-2
01146-3RTR
01116
01123
01111



STANDARD

01197	Rear Cover
01410	O-ring for rear cover

PULLSTART

01191	Rear cover Pullstart
01192	Start axle pullstart
01193	One Way pullstart
01194	pullstart assembly
01195	Driving pin 5x2,55mm
01196	Spring

TROUBLESHOOTING

Issue	Reason	Solution
The car does not move	Transmitter and/or receiver is off	Switch both the transmitter and the receiver on
	Batteries are not put correctly in the transmitter	Put batteries properly in the transmitter
	Main battery is not charged enough	Charge the main battery
The car does not do what you ask for	Transmitter or receiver is off	Switch both the transmitter and receiver on
	Transmitter or receiver antenna is not fully extended	Fully extend both antennas
The front and rear wheels rotate in opposite directions	Incorrect placement of the differential	Insert the differential correctly
Engine does not start	Fuel tank empty	Fill up the tank with fuel
	Air filter is dirty	Check air filter and replace if necessary
	Glow starter not charged	Charge glow starter
	Engine flooded	Remove some fuel
	Glow Plug is damaged	Replace glow plug
	Throttle isn't adjusted properly	Refer to set up instructions in the power section of this manual
	Pull start is broken	Replace pull start
Engine starts and then flames out	Fuel tank empty	Fill up the tank with fuel
	Air filter is dirty	Check air filter and replace if necessary
	Idle speed set too low	Adjust the idle speed
	Engine overheating	Allow engine to cool down and restart later
	Clutch problem	Replace clutch
	Throttle isn't adjusted properly	Refer to set up instructions in the power section of this manual
Engine running but the car does not move	Brakes are on	Check brake setup
	Clutch problem	Replace clutch
	Battery voltage of the receiver is too low	Replace batteries of the receiver
	Incorrect cluth settings	Adjust clutch settings
	Transmission problem	Check if transmission is not damaged
Fuel leak	Fuel tube broken	Replace fuel tube
	Fuel tank leaking	Replace fuel tank
	Exhaust seal leaking	Replace exhaust seal

DÉPANNAGE

Erreur	Cause	Solution
La voiture n'avance pas	L'émetteur et/ou le récepteur est éteint	Allumer l'émetteur et/ou le récepteur
	Les piles n'ont pas été installées correctement dans l'émetteur	Installer les piles correctement dans l'émetteur
	La batterie principale n'a pas été assez chargée	Charger la batterie principale
La voiture ne répond pas à vos commandes	L'émetteur et/ou le récepteur est éteint	Allumer l'émetteur et/ou le récepteur
	L'antenne de l'émetteur et/ou du récepteur n'est pas assez tirée	Sortir complètement les antennes
Les roues avant et arrière ne tournent pas dans la même direction	Le différentiel est mal installé	Installer le différentiel dans le bon sens
Le moteur ne démarre pas	Pas de carburant dans le réservoir	Remplir le réservoir
	Le filtre à air est obstrué	Nettoyer le filtre à air ou le remplacer
	Le chauffe bougie n'est pas chargé	Charger le chauffe bougie
	Le moteur est noyé	Vider le carburant
	La bougie est endommagée	Remplacer la bougie
	L'accélérateur est mal réglé	Consulter les réglages dans la partie "puissance" de la notice
	La tirette est cassée	Remplacer la tirette
Le moteur démarre mais cale	Pas de carburant dans le réservoir	Remplir le réservoir
	Le filtre à air est obstrué	Nettoyer le filtre à air ou le remplacer
	Le ralenti est trop bas	Ajuster le ralenti
	Le moteur a trop chauffé	Laisser le moteur refroidir avant de le redémarrer
	Problème de cloche d'embrayage	Remplacer la cloche
	L'accélérateur est mal réglé	Consulter les réglages dans la partie "puissance" de la notice
Le moteur tourne mais la voiture ne bouge pas	Les freins sont enclenchés	Vérifier le réglage des freins
	Problème de cloche d'embrayage	Remplacer la cloche
	Les piles du récepteur sont usées	Remplacer les piles
	Mauvais réglage de l'embrayage	Régler l'embrayage
	La transmission ne tourne pas	Vérifier que la transmission ne soit pas endommagée
Fuite d'essence	Durit endommagée	Remplacer la durit
	Réservoir endommagé	Remplacer le réservoir
	Joint d'échappement endommagé	Remplacer le joint

FEHLERSUCHE

Fehler	Ursache	Lösung
Auto bewegt sich nicht	Sender und/oder Empfänger ausgeschaltet	Sender und/oder Empfänger einschalten
	Batterien nicht richtig in den Sender eingesetzt	Batterien richtig in den Sender einsetzen
	Hauptbatterie nicht genug aufgeladen	Hauptbatterie aufladen
Auto fährt nicht wie gesteuert	Sender und/oder Empfänger ausgeschaltet	Sender und/oder Empfänger einschalten
	Sender- oder Empfängerantenne nicht ganz herausgezogen	Beide Antennen voll herausziehen
Vorder- und Hinterräder drehen sich entgegengesetzt	Differential falsch eingebaut	Differential richtig einsetzen
Motor laüft nicht	Kein Spritt mehr	Spritt auftanken
	Luftfilter zugesetzt	Luftfilter prüfen und ggf. wechseln
	Glühkerzenzünder nicht aufgeladen	Glühkerzenzünder aufladen
	Motor abgesoffen	Sprit ablassen
	Glühkerze ist defekt	Glühkerze wechseln
	Drosselklappe ist nicht richtig eingestellt	Siehe Optimierung im Abschnitt über Motorleistung
	Seilzugstarter defekt	Seilzugstarter austauschen
Motor laüft aber würgt ab	Kein Spritt mehr	Spritt auftanken
	Luftfilter zugesetzt	Luftfilter prüfen und ggf. wechseln
	Leerlaufdrehzahl ist zu niedrig eingestellt	Leerlaufdrehzahl einstellen
	Motor überhitzt	Motor abkühlen lassen und später neu starten
	Kupplungsproblem	Kupplung auswechseln
	Drosselklappe ist nicht richtig eingestellt	Siehe Optimierung im Abschnitt über Motorleistung
Motor laüft aber Auto bewegt sich nicht	Bremsen wurden betätigt	Bremseinstellungen überprüfen
	Kupplungsproblem	Kupplung auswechseln
	Batteriespannung im Empfänger zu niedrig	Batterien im Empfänger auswechseln
	Getriebeeingriff falsch	Getriebeeingriff korrigieren
	Antriebsstrang dreht sich nicht	Auf Schäden prüfen
Sprit lekt	Spritschlauch defekt	Spritschlauch wechseln
	Tank undicht	Tank austauschen
	Abgasdichtung undicht	Abgasdichtung austauschen

LOCALIZACIÓN Y SOLUCIÓN DE AVERÍAS

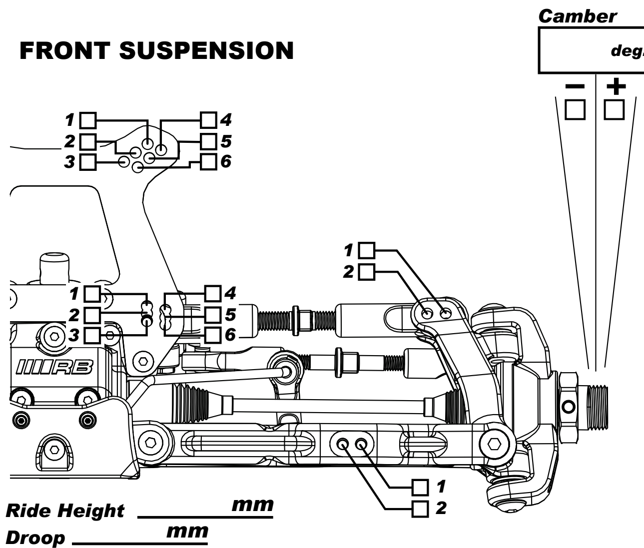
Tema	Origen / Razón	Solución
El coche no se mueve	Emisora y / o el receptor está apagado	Encienda el transmisor y el receptor
	Las baterías no son colocadas correctamente en el transmisor	Coloque las pilas correctamente en el transmisor
	La batería principal no es suficientemente cargada	Cargue la batería principal
El coche no sigue los órdenes	Transmisor o el receptor está apagado	Encienda el transmisor y el receptor
	La antena del transmisor o del receptor de no está completamente extendida	Extienda completamente los dos antenas
Las ruedas de delante y de detras giran opuestamente	La colocación incorrecta del diferencial	Coloque el diferencial de la forma correcta
El motor no arranca	No hay combustible en el tanque	Llenar el tanque con combustible
	Filtro de aire está bloqueado	Verifique o reemplace el filtro de aire si se necesita
	chispómetro no es suficientemente cargada	Cargue el chispómetro
	Motor Ahogado	Quita el combustible del motor
	Bujía incandescente dañado	Cambia la bujía incandescente
	El acelerador no está ajustado correctamente	Consulte el etapa de configuración del motor
	El tirador esta roto	Cambia el tirador
El motor arranca y se para	Se acabo el combustible	Llenar el tanque con combustible
	Filtro de aire está bloqueado	Verifique o reemplace el filtro de aire si se necesita
	"Ralentí es demasiado bajo"	Modifica el régimen de ralentí
	Motor sobrecalentado	Deje que el motor se enfríe y reinicie
	Problema con el embrague	Cambia el embrague
	Tornillo de la riqueza mal ajustada	Consulte el etapa de configuración del motor
Motor en marcha, pero el coche no se mueve	Los frenos son activos	Consulte el etapa sobre los frenos
	Problema con el embrague	Cambia el embrague
	La batería del receptor no es suficientemente cargada	Cambia o replace la batería
	Engranaje incorrecto	Ajuste o cambia el engranaje
	La transmisión está dañado	Verifique si hay daños
Fugas de combustible	Las fugas de combustible en el vehículo	Cambia la tubería de combustible
	Fugas en el tanque de combustible	Cambia el tanque
	Sello de escape con fugas	Cambia el sello de escape

SETUP SHEET



Name :	
Track :	
Date :	
Temperature :	
Engine :	
Plug :	
Venturi :	
Fuel :	
Muffler :	
Clutch bell :	T
Spur gear :	T
Clutch Material	alloy ☐ composite ☐
Diff Center :	Oil
Diff Front :	Oil
Diff Rear :	Oil

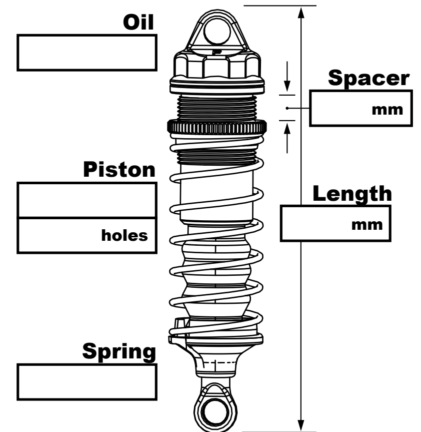
FRONT SUSPENSION



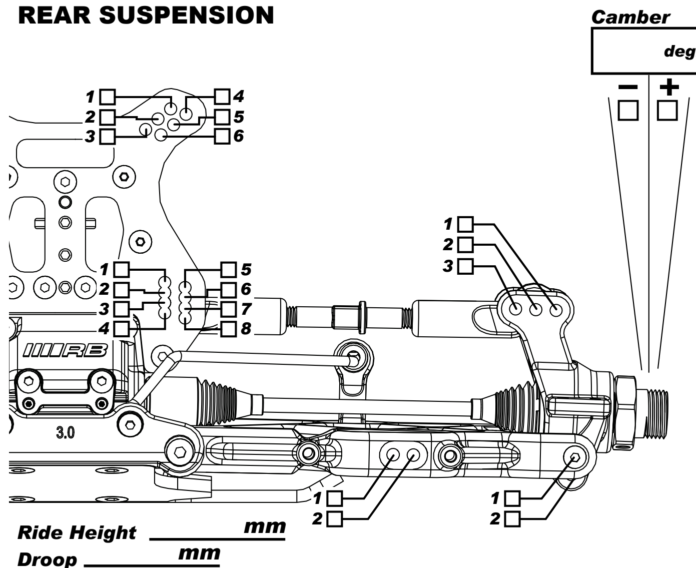
Camber deg.
– +

Ride Height mm
Droop mm

FRONT SHOCK



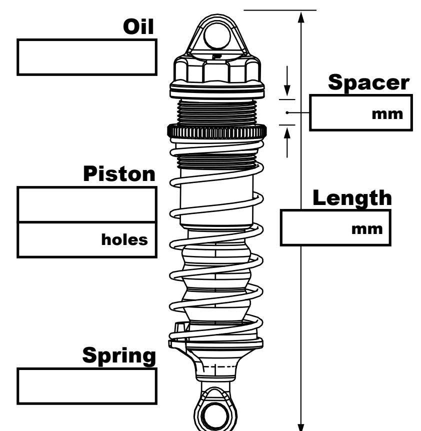
REAR SUSPENSION



Camber deg.
– +

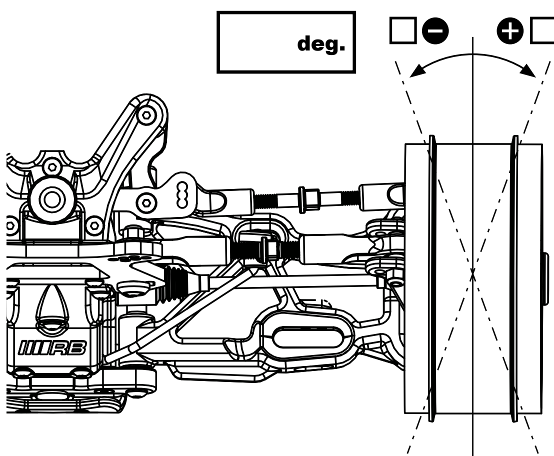
Ride Height mm
Droop mm

REAR SHOCK

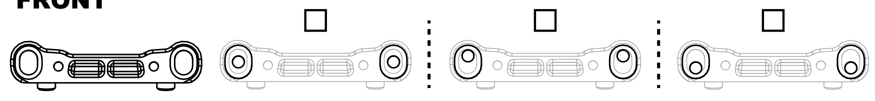


FRONT TOE ANGLE

deg.



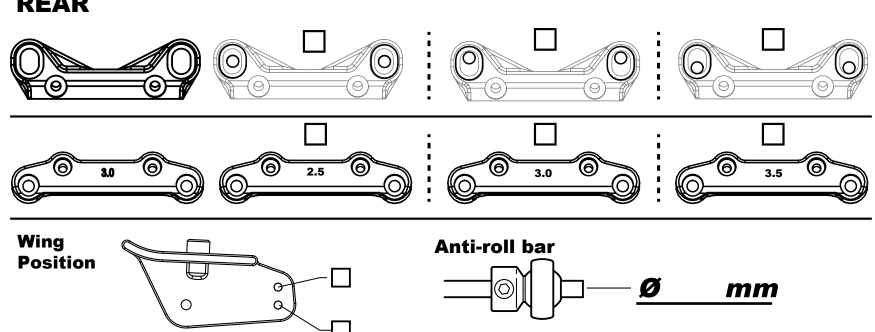
FRONT



Ackermann position ☐1 ☐2 ☐3

Anti-roll bar Ø mm

REAR



Wing Position

Anti-roll bar Ø mm

NOTES

WARRANTY - GARANTIE - GARANTIE - GARANTÍA

●Our warranty covers only workmanship and manufacturing defects of the original and unmodified car, engine and parts, and claims resulting from bad fuel, crashes, abuse, improper operation, improper mounting, improper adjustment, or lack of maintenance will not be honored. We have made every effort in material selection, component design and assembling. Your model is not a toy but a sophisticated and high performance radio control model which you have to treat with care and respect. Do not use your car in the water, on the sand and mud ! It is your responsability to make the needed maintenance and to periodically replace consumable components of the car and engine both.
Claims must be forwarded to the LHS or Dealer where you have purchased your product, and they will forward them to the RB distributor in your country. These claims must be well documented. This warranty is extended solely by the manufacturer, RB Products of Allevard France, and all claims are therefore subject to expert examination and approval by RB Products. RB Warranty covers all the components delivered with the car. It is a 30 day components warranty from the date of purchase.

●Notre garantie couvre les vices de fabrication du produit original, non modifié. Elle ne couvre pas les incidents liés à une utilisation inadaptée ou à l'utilisation d'accessoires ou de carburant non adaptés à la voiture et au moteur, aux chocs ou à de mauvais réglages.
Nous avons particulièrement soigné la qualité des composants et matériaux ainsi que l'assemblage. Votre modèle n'est pas un jouet mais un véhicule radio commandé sophistiqué et de haute performance ; vous devez le traiter avec attention et respect. Ne roulez pas dans l'eau, le sable fin et la boue ! Il est de votre responsabilité d'effectuer la maintenance nécessaire et de remplacer régulièrement les composants consommables de la voiture et du moteur.
Les réclamations doivent être adressées à votre revendeur habituel qui les communiquera au distributeur RB de votre pays. Cette réclamation devra être accompagnée du maximum de renseignements et une requête précise. Cette garantie est prise en charge par RB Products à Allevard. Chaque réclamation fera l'objet d'une expertise technique et d'une approbation par RB Products. La garantie RB couvre tous les composants livrés avec la voiture. La garantie est valable 30 jours à partir de la date d'achat.

●Unsere Garantie deckt nur Herstellungsfehler und Fabrikationsfehler des Originals und nicht Veränderungen am Auto, Motor und Teilen, sowie Ansprüche aus schlechtem Kraftstoff, Abstürze, Missbrauch, unsachgemäßem Betrieb, unsachgemäße Montage, unsachgemäßer Anpassung oder mangelnde Wartung dies wird nicht honoriert werden. Wir haben eine besondere Materialauswahl, Teile Design sowie Kontrolle der Montage gemacht. Ihr Modell ist kein Spielzeug, sondern eine anspruchsvolles und leistungsstarkes Funkmodell, daß man mit Sorgfalt und Respekt behandelt muss. Benutzen Sie Ihr Auto nicht im Wasser, auf dem Sand und im Schlamm! Es liegt in Ihrer Verantwortung, die nötigen Wartungsarbeiten zu machen und regelmäßig Verbrauchsmaterialien des Autos sowie Motors zu ersetzen.
Ansprüche müssen zuerst an den Fachhändler, wo Sie das Auto gekauft haben weitergeleitet werden. Dieser sendet eventuell Ihr Produkt, an den RB Vertriebspartner in Ihrem Land zurück. Wobei die Reklamation gut dokumentiert sein muss. Diese Garantie wird ausschließlich durch den Hersteller, RB Products Allevard Frankreich, abgewickelt und alle Ansprüche unterliegen daher Begutachtung und Genehmigung von RB Products. RB Garantie deckt alle Komponenten die mit dem Auto geliefert wurden ab. Es gilt eine 30-tägige Garantie auf alle Komponenten ab dem Zeitpunkt des Kaufs.

●Nuestra garantía legal cobre solo defectos de producción y/o montaje del coche, motor y cualquier componente, desde que en su estado original y sin cualquier cambio o manipulación, y cualquier reclamación que derive de mal combustible, golpes, choques, abusos, utilización impropia, montaje con errores, ajustes mal hechos, o falta de mantenimiento, no será atendida. Hemos hecho un grande esfuerzo en la selección del material, diseño de los componentes y su montaje. Su modelo no es un juguete pero un modelo de radio control sofisticado y de altas prestaciones que tiene que ser tratado con cuidado y respeto. No use su coche en agua, en arena y barro !
Es de su responsabilidad hacer el necesario mantenimiento y cambiar periódicamente los componentes consumibles del coche y motor.
Las reclamaciones deben ser remitidas para la tienda donde ha comprado su producto, que las remitirá al distribuidor RB de su país. Estas reclamaciones deben estar bien documentadas. Esta garantía es extendida solamente por el fabricante, RB Products de Allevard Francia, y todas las reclamaciones están, por lo tanto, sujetas a verificación especializada y aprobación por RB Products. La garantía de RB cobre todos los componentes suministrados con el coche. Es una garantía de 30 días, desde la fecha de la compra, para los componentes.

Information :
RB Products constantly improves its products, therefor changes can be made without prior notice. RB Products cannot be held responsible for any kind of damage or injury during building, storage, use or abuse of any of its products.
RB Concept engines is a brand of R&B Products Allevard FRANCE Tel:(33) 476.45.09.29 Fax:(33) 476.45.16.30

Informations :
RB Products fait évoluer constamment sa production. De ce fait, des modifications pourront être effectuées sans notifications. RB Products ne pourra être tenu responsable de quelques dommages ou blessures que ce soit durant la construction, le stockage, l'usage ou l'abus d'aucun de ses produits.
RB Concept engines est une marque de RB Products Allevard FRANCE Tel: 04.76.45.09.29 Fax : 04.76.45.16.30

Informationen
RB Products verbessert ständig seine Produkte, daher können Änderungen ohne vorherige Ankündigung vorgenommen werden. RB Products übernimmt keine Haftung für jegliche Art von Schäden oder Verletzungen, bei der Handhabung, Lagerung, Verwendung oder Missbrauches eines seiner Produkte.
RB Concept Motoren ist eine Marke der RB Products Allevard FRANKREICH Tel: (33) 476.45.09.29 Fax: (33) 476.45.16.30

Información :
RB Products mejora constantemente sus productos, por esto cambios se pueden hacer sin anuncio previo. RB Products no puede tener responsabilidad por cualquier tipo de daño causado por el montaje, almacenaje, uso o abuso de cualquier de sus productos.
La marca de motores RB Concept es una marca de RB Products Allevard FRANCIA Tel:(33) 476.45.09.29 FAX:(33) 476.45.16.30



#0230213
RB ONE Instruction manual

Designed & developed in France
Made in Taiwan
Importé par/Imported by :
RB PRODUCTS
ZA Route de la Mirande
38580 ALLEVARD **FRANCE**
+33 (0)4 76 45 09 29
www.rbproducts.com

Imported by :
RB PRODUCTS USA
5611 Colleyville Blvd #160
Colleyville, Texas. 76034 **USA**
817-876-9707
www.rb-usa.com





